Bureau
d'audiences
publiques sur
l'environnement

Rapport 245

# Projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois

Rapport d'enquête et d'audience publique

Septembre 2007

Québec

**La notion d'environnement**

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

---

**Remerciements**

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production du présent rapport.

---

**Édition et diffusion**

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : www.bape.gouv.qc.ca
Courriel : communication@bape.gouv.qc.ca

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

---

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2007
ISBN 978-2-550-50848-9 (version imprimée)
ISBN 978-2-550-50849-6 (PDF)

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 14 septembre 2007

Madame Line Beauchamp
Ministre du Développement durable,
de l'Environnement et des Parcs
Édifice Marie-Guyart, 30e étage
675, boulevard René-Lévesque Est
Québec (Québec) G1R 5V7

Madame la Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois par le ministère des Transports. Ce mandat d'enquête et d'audience publique, qui a débuté le 14 mai 2007, était sous la responsabilité de M. Louis Dériger, secondé par Mme Lucie Bigué.

À l'issue de ses travaux, la commission conclut qu'une intervention du ministère des Transports est justifiée pour améliorer les conditions de circulation sur la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois.

La commission suggère toutefois des mesures pour atténuer les impacts des projets sur l'économique locale des municipalités touchées. De plus, étant donné la vulnérabilité à la contamination de la source d'alimentation en eau potable de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois et la grande valeur accordée à cette ressource, la commission considère que toute voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois devrait être localisée à l'extérieur de la zone de recharge de l'aquifère, par souci de prévention et pour le bénéfice des générations futures.

Veuillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

William J. Cosgrove

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
**Téléphone : 418 643-7447**
**(sans frais) : 1 800 463-4732**
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Bureau
d'audiences publiques
sur l'environnement
Québec

Québec, le 12 septembre 2007

Monsieur William J. Cosgrove
Président
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous remettre le rapport d'enquête et d'audience publique de la commission chargée d'examiner les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois par le ministère des Transports.

À l'issue de ses travaux, la commission conclut que les problèmes de sécurité routière, de capacité et de fluidité sur la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de même que les nuisances occasionnées par le transport lourd en transit dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois justifient une intervention du Ministère.

Cependant, le Ministère devrait entreprendre une concertation avec la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et les commerçants du secteur afin de revoir le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de façon à leur assurer un meilleur accès.

De plus, étant donné la vulnérabilité à la contamination de la source d'alimentation en eau potable de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois et la grande valeur accordée à cette ressource essentielle par les citoyens et la municipalité, la présence d'une route de contournement sur la zone de recharge de cette source constituerait un risque de contamination pouvant avoir des conséquences irréversibles. Par conséquent, la commission considère que toute voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois devrait être localisée à l'extérieur de la zone de recharge de l'aquifère, par souci de prévention et pour le bénéfice des générations futures.

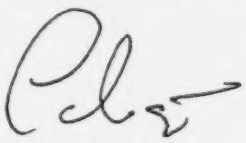
...2

Édifice Lomer-Gouin
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec (Québec) G1R 6A6
**Téléphone : 418 643-7447**
**(sans frais) : 1 800 463-4732**
Télécopieur : 418 643-9474
communication@bape.gouv.qc.ca
www.bape.gouv.qc.ca

Au nom de la commission, je tiens à souligner la collaboration de l'ensemble des participants à l'audience publique. Je désire également remercier ma collègue, M[me] Lucie Bigué, et exprimer ma reconnaissance aux membres de l'équipe pour leur soutien et leur excellent travail dans la réalisation de ce mandat.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président de la commission,



Louis Dériger

# Table des matières

*Les avis et les constats* ..... *xi*

**Introduction** ..... 1

**Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants** ..... 13

La justification des projets ..... 13
L'amélioration des conditions de circulation ..... 13
Un soutien au développement économique régional ..... 14
La pertinence d'élargir la route 131 ..... 15
Un contournement contesté ..... 15
Une mise à jour nécessaire de l'information ..... 16

Les répercussions des projets sur le milieu ..... 16
L'accès aux propriétés et les acquisitions ..... 16
L'économie locale ..... 17
La source d'eau potable de Saint-Félix-de-Valois ..... 20
La qualité de vie ..... 21
Des préoccupations diverses ..... 22

Les solutions des participants ..... 23
L'élargissement de la route 131 ..... 23
Le contournement de Saint-Félix-de-Valois ..... 24

**Chapitre 2 La raison d'être des projets** ..... 25

Les objectifs et le contexte d'élaboration des projets ..... 25
Le segment situé entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ..... 25
Le segment situé à Saint-Félix-de-Valois ..... 26

La capacité et la fluidité de la circulation ..... 26
Les débits de circulation actuels et prévus ..... 26
Les niveaux de service ..... 29
Le transport lourd ..... 31

La sécurité des usagers....32
Les accidents et les secteurs problématiques....32
Les solutions proposées....36
L'élargissement de la route à quatre voies séparées....36
La voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois....39
**Chapitre 3 Les enjeux associés aux projets**....41
Les activités économiques....41
Les effets sur les commerces....41
Les interventions proposées par le promoteur....44
L'économie de Notre-Dame-de-Lourdes....46
L'économie de Saint-Félix-de-Valois....48
La production avicole....51
La qualité du cadre de vie....52
Les acquisitions et la modification des propriétés....52
Le climat sonore....53
Le paysage....55
L'alimentation en eau potable....56
L'aquifère de Saint-Félix-de-Valois....56
Les risques de contamination et les mesures de protection proposées....58
Un aquifère à préserver....60
**Conclusion**....63
**Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat**....65
**Annexe 2 La documentation**....73

## Liste des figures et des tableaux

**Figure 1** La localisation des projets et les options étudiées par le promoteur dans les années 1990 ..... 5

**Figure 2** Le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ..... 7

**Figure 3** Le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois ..... 9

**Figure 4** Les sections types de l'élargissement projeté de la route 131 ..... 11

**Figure 5** La section type du contournement projeté à Saint-Félix-de-Valois ..... 11

**Tableau 1** Chronologie de certaines étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement ..... 1

**Tableau 2** Débit journalier moyen annuel sur la route 131 pour les segments visés par les projets d'élargissement et de contournement ..... 27

**Tableau 3** Nombre et taux d'accidents sur la route 131 entre le boulevard Antonio-Barrette à Notre-Dame-des-Prairies et le chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois ..... 33

**Tableau 4** Nombre et taux d'accidents sur la route 131 entre le chemin Barrette et le 2e rang de Ramsay à Saint-Félix-de-Valois ..... 35

**Tableau 5** Sensibilité des commerces à la clientèle de transit en 2007 le long du tronçon touché par l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ..... 42

**Tableau 6** Sensibilité des commerces à la clientèle de transit en 2007 le long du tronçon de la route 131 touché par le contournement à Saint-Félix-de-Valois ..... 43

# Les avis et les constats

Dans son rapport, la commission formule un certain nombre d'avis et de constats qui découlent de son analyse, lesquels sont regroupés ci-dessous. Le lecteur doit cependant se référer au contexte dans lequel ils s'inscrivent pour en saisir pleinement la signification et la portée.

## La raison d'être des projets

### *La capacité et la fluidité de la circulation*

Constat — La commission constate que les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois visent à satisfaire l'augmentation du volume de circulation générée principalement par l'activité économique et la vocation récréotouristique du nord de la région de Lanaudière ainsi que par la croissance démographique de la MRC de Matawinie. → p. **29**

Constat — La commission constate qu'il existe actuellement des problèmes de capacité et de fluidité durant les périodes les plus achalandées pour le segment visé par le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et que cette situation s'accentuera dans le futur. Pour ce qui est du projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois, la commission constate que la traversée du noyau villageois limite la fluidité de la circulation. → p. **31**

Constat — La commission constate que la problématique du transport lourd en transit dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois est liée aux conflits d'usages entre la vocation régionale de la route 131 et celle du milieu traversé. → p. **32**

### *La sécurité des usagers*

Constat — La commission constate que, pour le segment visé par le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, le carrefour du rang de la Première-Chaloupe, celui de la rue Principale et la section courante entre la rue Principale et le chemin Barrette constituent des secteurs accidentogènes. Il en est de même pour la section courante entre le chemin Barrette et la route 345 du segment visé par le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois. → p. **36**

**Avis 1** — La commission est d'avis que les problèmes de sécurité routière, de capacité et de fluidité sur la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de même que les nuisances

occasionnées par le transport lourd en transit dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois justifient une intervention du ministère des Transports. → p. **36**

### *Les solutions proposées*

**Avis 2** — La commission est d'avis que le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois améliorerait la sécurité routière, notamment en limitant le risque de collisions frontales, et augmenterait la capacité de la route et la fluidité de la circulation. Toutefois, la présence du terre-plein nuirait à l'accessibilité des propriétés riveraines et augmenterait les délais d'intervention des services d'urgence. → p. **38**

**Avis 3** — La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait s'assurer, en collaboration avec les services d'urgence, que la configuration du projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois permette de maintenir un temps d'intervention adéquat en situation d'urgence. → p. **38**

**Avis 4** — Dans le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, la commission est d'avis que le retrait des feux de circulation au carrefour du rang Sainte-Rose et l'installation ou non de nouveaux feux de circulation au rang Frédéric méritent un examen plus approfondi pour assurer la sécurité de tous les usagers. → p. **38**

**Avis 5** — La commission est d'avis que le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois pourrait avoir comme effet d'augmenter la vitesse pratiquée. Des aménagements devraient être prévus par le ministère des Transports pour inciter les conducteurs à respecter la vitesse permise. Ces aménagements permettraient d'optimiser les retombées du projet en matière de sécurité routière. → p. **39**

**Avis 6** — La commission est d'avis qu'une route de contournement à Saint-Félix-de-Valois permettrait d'améliorer le bilan global des accidents, la fluidité de la circulation pour les usagers en transit et favoriserait les déplacements interrégionaux des marchandises. De plus, la séparation du trafic de transit de la circulation locale faciliterait les déplacements pour les usagers de la route 131 actuelle dans le noyau villageois et serait bénéfique pour améliorer la qualité de vie des citoyens. → p. **40**

## Les enjeux associés aux projets

### *Les activités économiques*

Constat — La commission constate que les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois seraient défavorables aux commerces dont les affaires reposent en grande partie sur une clientèle de transit. Toutefois, elle note qu'aucune évaluation quantitative à jour des pertes ou des bénéfices potentiels n'a été réalisée par le ministère des Transports. → p. **44**

Constat — La commission constate que le ministère des Transports s'est engagé à s'associer aux municipalités touchées par les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois pour en atténuer les impacts économiques. Il s'est également engagé à réaliser un suivi des répercussions sur l'économie locale. → p. **45**

**Avis 7** — La commission est d'avis que le ministère des Transports doit définir les modalités de l'accompagnement des municipalités de Notre-Dame-de-Lourdes et de Saint-Félix-de-Valois visant à minimiser les impacts sur l'économie locale des projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois. → p. **45**

**Avis 8** — La commission est d'avis qu'une concertation s'impose entre le ministère des Transports, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et les commerçants du secteur afin de revoir le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de façon à assurer un meilleur accès aux commerces existants. → p. **47**

Constat — La commission constate que la municipalité de Saint-Félix-de-Valois planifie une nouvelle zone commerciale pour limiter les impacts du projet de contournement sur l'économie locale et que ce développement nécessite une modification en ce sens au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Matawinie. Cette modification devrait être soumise à la ministre des Affaires municipales et des Régions pour qu'elle juge de sa conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. → p. **49**

**Avis 9** — La commission est d'avis que le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois offrirait à la municipalité une opportunité de revitaliser son noyau villageois. Il serait requis que le ministère des Transports arrime les travaux d'amélioration et d'embellissement qu'il y prévoit à l'éventuelle stratégie de revitalisation de la municipalité. → p. **51**

**Avis 10** — La commission est d'avis que, étant donné l'importance de la production avicole pour l'économie régionale, le ministère des Transports devrait prévoir, en concertation avec les exploitants avicoles, des mesures particulières pour atténuer l'impact sonore des projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois. → p. **51**

### *La qualité du cadre de vie*

**Avis 11** — La commission est d'avis que le confinement de propriétés par de nouvelles voies de circulation, le rapprochement marqué de ces voies par rapport aux résidences ainsi que la détérioration du climat sonore et du paysage diminueraient de façon marquée la qualité de vie de certains résidants en bordure des projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ou de contournement à Saint-Félix-de-Valois. Les résidants qui

subiraient ce type de nuisances cumulées et significatives ne pouvant pas être atténuées devraient se voir offrir par le ministère des Transports la possibilité que leur propriété soit acquise. → p. **55**

### *L'alimentation en eau potable*

Constat — La commission constate que la voie de contournement projetée par le ministère des Transports traverserait la zone de recharge de l'aquifère qui alimente en eau potable la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Cet aquifère, dont l'eau est actuellement d'excellente qualité, présente une vulnérabilité élevée à la contamination en raison de sa faible profondeur et de la forte perméabilité du sol. → p. **58**

Constat — La commission constate que les citoyens et la municipalité de Saint-Félix-de-Valois accordent une grande valeur à la source d'eau potable qui alimente la communauté. Celle-ci s'implique depuis plusieurs années dans la protection de cette ressource essentielle. → p. **58**

Constat — La commission constate que le tracé proposé pour le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois entraînerait un éventuel développement commercial et résidentiel qui empiéterait sur l'aire d'alimentation en eau potable de la municipalité. → p. **58**

**Avis 12** — La commission est d'avis que, malgré les mesures prévues par le ministère des Transports pour la protection de la source d'eau potable de Saint-Félix-de-Valois, la présence d'une route de contournement sur la zone de recharge de cette source constituerait un risque de contamination pouvant avoir des conséquences irréversibles. → p. **62**

**Avis 13** — La commission est d'avis que toute voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois devrait être localisée à l'extérieur de la zone de recharge de l'aquifère, par souci de prévention et pour le bénéfice des générations futures. Ainsi, tout autre tracé possible devrait être étudié. → p. **62**

# Introduction

Le 24 avril 2007, la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) les mandats de tenir une audience publique sur le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et sur le projet de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois, par le ministère des Transports.

En avril 1999 et juin 2000, le ministre de l'Environnement de l'époque recevait du ministère des Transports un avis de projet pour chacun d'eux (tableau 1). Des directives précisant la nature, la portée et l'étendue des études d'impact à préparer ont par la suite été transmises au promoteur. Les deux études d'impact ont été jugées recevables en 2006 par le Ministre qui a ensuite demandé au BAPE de tenir une période d'information et de consultation publiques pour chaque projet, comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9]. Le BAPE a donc mis le dossier des projets à la disposition du public pendant 45 jours. C'est lors de ces périodes que des requêtes d'audience publique ont été adressées au Ministre pour les projets d'élargissement et de contournement.

**Tableau 1 Chronologie de certaines étapes de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement**

| | **Projet d'élargissement** | **Projet de contournement** |
|---|---|---|
| Avis de projet | Avril 1999 | Juin 2000 |
| Directive | Mai 1999 | Juillet 2000 |
| Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact | 5 avril 2006 | 9 janvier 2006 |
| Période d'information et de consultation publiques du BAPE | Du 2 mai au 16 juin 2006 | Du 1er mars au 15 avril 2006 |

Après réception des mandats d'audience publique confiés au BAPE en vertu de l'article 31.3 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le président du BAPE a constitué une commission qui a amorcé ses travaux le 14 mai 2007. La commission a tenu la première partie de l'audience publique à Notre-Dame-de-Lourdes du 15 au 17 mai 2007. Durant la seconde partie de l'audience publique tenue

les 12 et 13 juin, la commission a reçu 31 mémoires écrits, dont 16 lui ont été présentés durant les séances publiques, ainsi que 2 présentations verbales.

## Le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

Le ministère des Transports propose d'élargir à quatre voies la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois (figure 2). L'élargissement, d'une longueur approximative de 8 km, débuterait à environ 185 m au sud de l'intersection du rang de la Première-Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies et se terminerait au sud du croisement du chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois. Il se ferait entièrement du côté ouest de la route actuelle.

Le projet nécessiterait une emprise d'une largeur de 38,4 à 40,4 m, incluant l'acquisition d'une bande de terrains entre 13 et 15 m ainsi qu'un terre-plein de 3 m de largeur comportant des ouvertures et une glissière de béton de type « New Jersey », sauf à l'approche des intersections (figure 4). Chaque direction comprendrait deux voies de 3,7 m de largeur et des accotements de 3 m. Les voies de virage à gauche, aux intersections, auraient 3,3 m de largeur. Le projet comprendrait également trois bretelles de demi-tour, soit une au sud et une au nord de Notre-Dame-de-Lourdes ainsi qu'une au sud du rang Frédéric à Saint-Félix-de-Valois. Les feux de circulation seraient conservés au rang de la Première-Chaloupe et à la rue Principale, mais seraient enlevés au rang Sainte-Rose.

Une voie de desserte longerait le côté ouest de la route 131, dans la portion au nord du rang Frédéric. Cette voie de desserte débuterait au rang Frédéric et se poursuivrait au nord sur une distance d'environ 1,2 km. L'emprise de la voie de desserte aurait une largeur de 20 m, comprenant deux voies asphaltées de 3,5 m et des accotements de 1 m de part et d'autre.

## Le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois

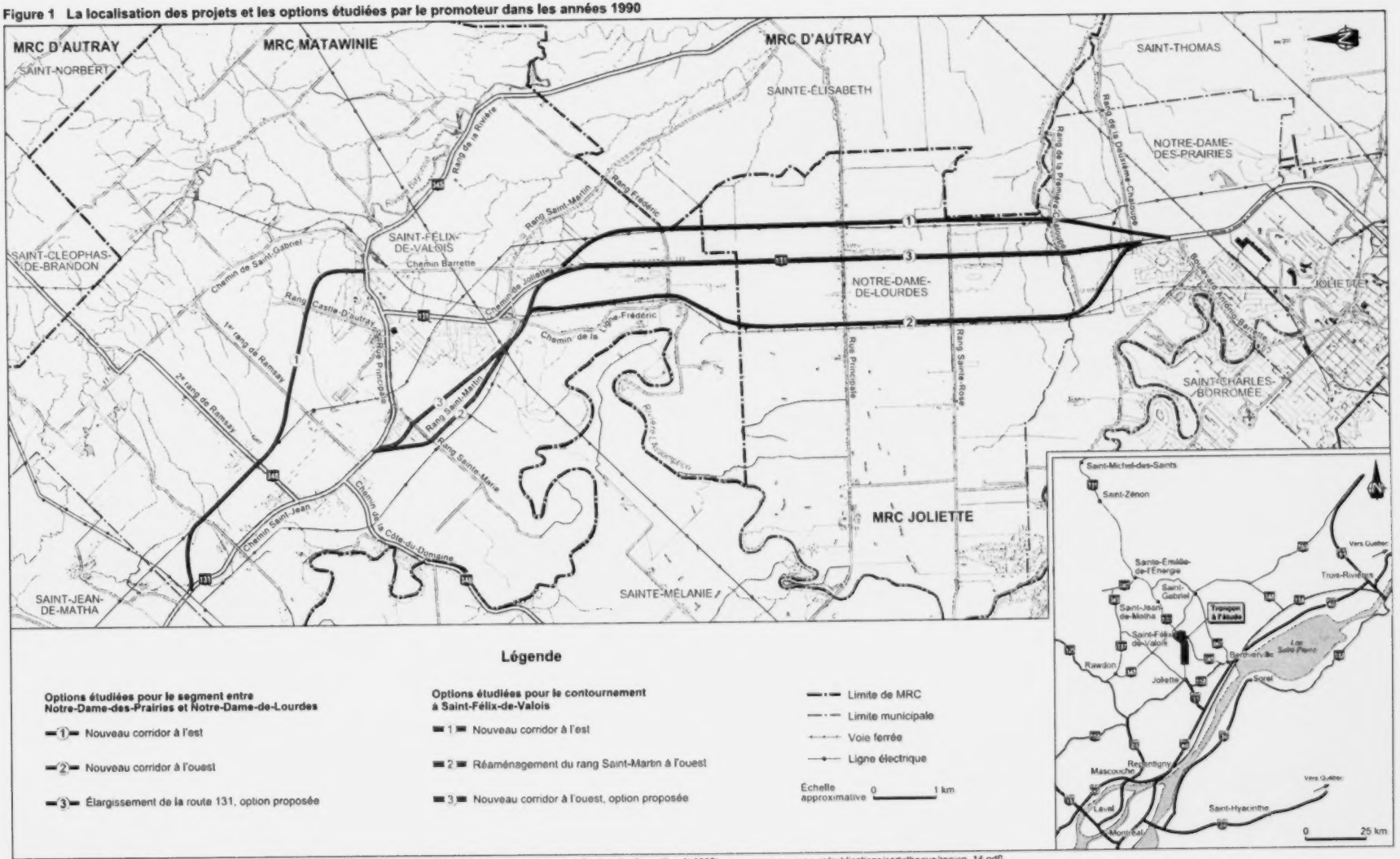
Le ministère des Transports propose d'aménager une voie de contournement de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, qui passerait à l'ouest de son périmètre urbain (figure 3). Son tracé, d'une longueur d'environ 6 km, débuterait à l'intersection de la route 131 avec le chemin Barrette pour se terminer à la hauteur du 1$^{er}$ rang de Ramsay. La largeur nominale de l'emprise serait de 35 m et comprendrait une chaussée à deux voies contiguës d'une largeur de 3,5 m chacune (figure 5). Il y aurait également, de part et d'autre de la route, des accotements d'une largeur de 2,5 m et des fossés de drainage ouverts. Les fossés seraient imperméabilisés sur une

distance de 2,2 km dans la zone de recharge de l'aquifère qui alimente la municipalité en eau potable.

Deux échangeurs sont prévus à chacune des extrémités du contournement. Au sud, l'échangeur serait raccordé à un nouveau lien routier qui permettrait d'accéder au parc industriel. Il serait également relié à la route 131 existante par un carrefour giratoire. Quant au nord, un lien routier raccorderait l'échangeur au rang du Portage et à la route 131 existante. Une voie de desserte agricole est également proposée à cet endroit. Trois ponts d'étagement seraient installés, soit au-dessus de la voie ferrée, du chemin de la Ligne-Frédéric et du rang Sainte-Marie. Une partie du rang Saint-Martin devrait être réaménagée à l'ouest de la voie de contournement. Des bretelles de raccordement à la voie de contournement sont également envisagées afin de permettre à la municipalité d'y relier une desserte commerciale donnant accès à un nouveau secteur de développement. De plus, des talus antibruit seraient aménagés en bordure des secteurs résidentiels.

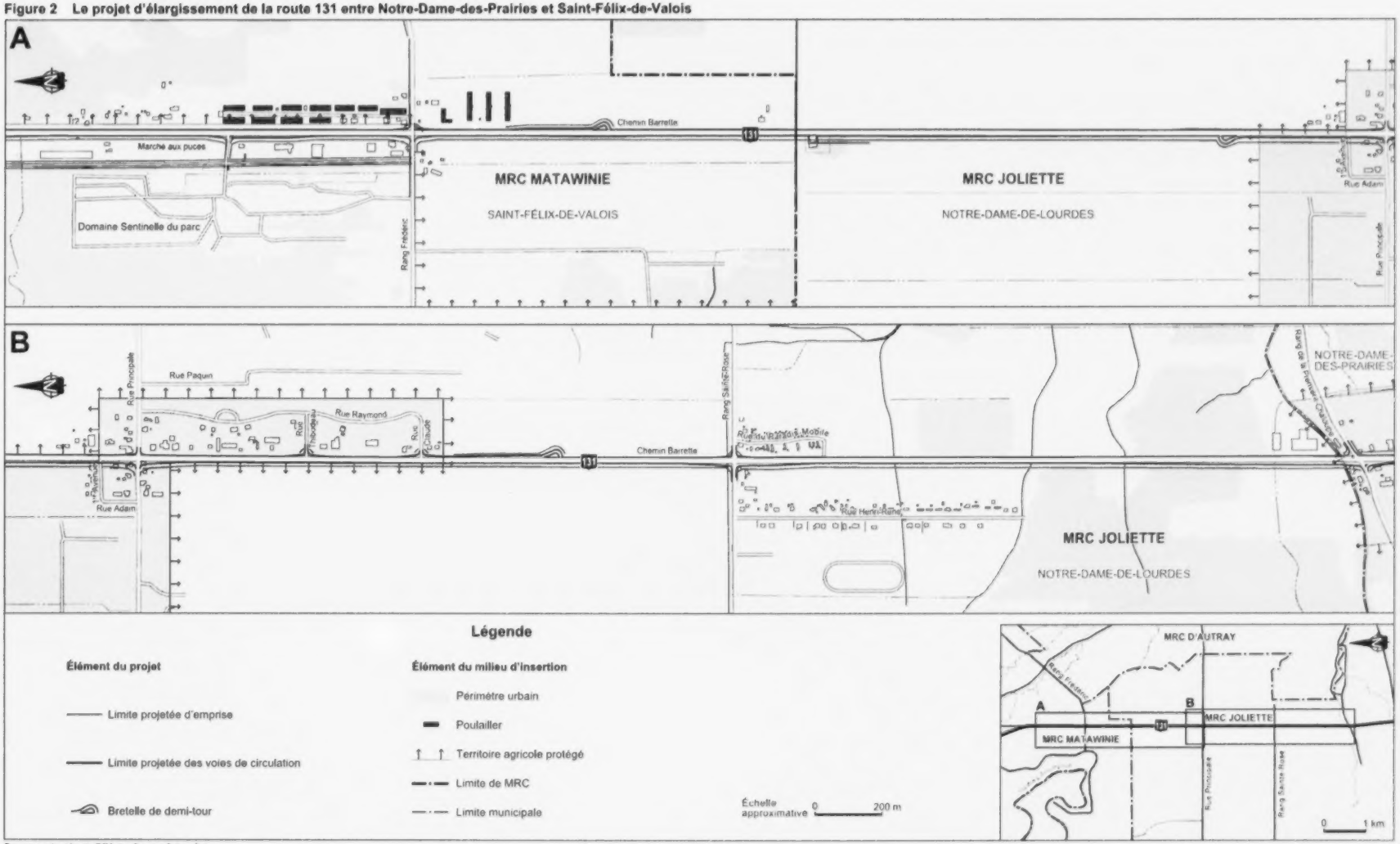
Le coût de chaque projet est estimé à environ 20 millions de dollars. Le Ministère projette de commencer les travaux de construction en 2013.

**Figure 1 La localisation des projets et les options étudiées par le promoteur dans les années 1990**



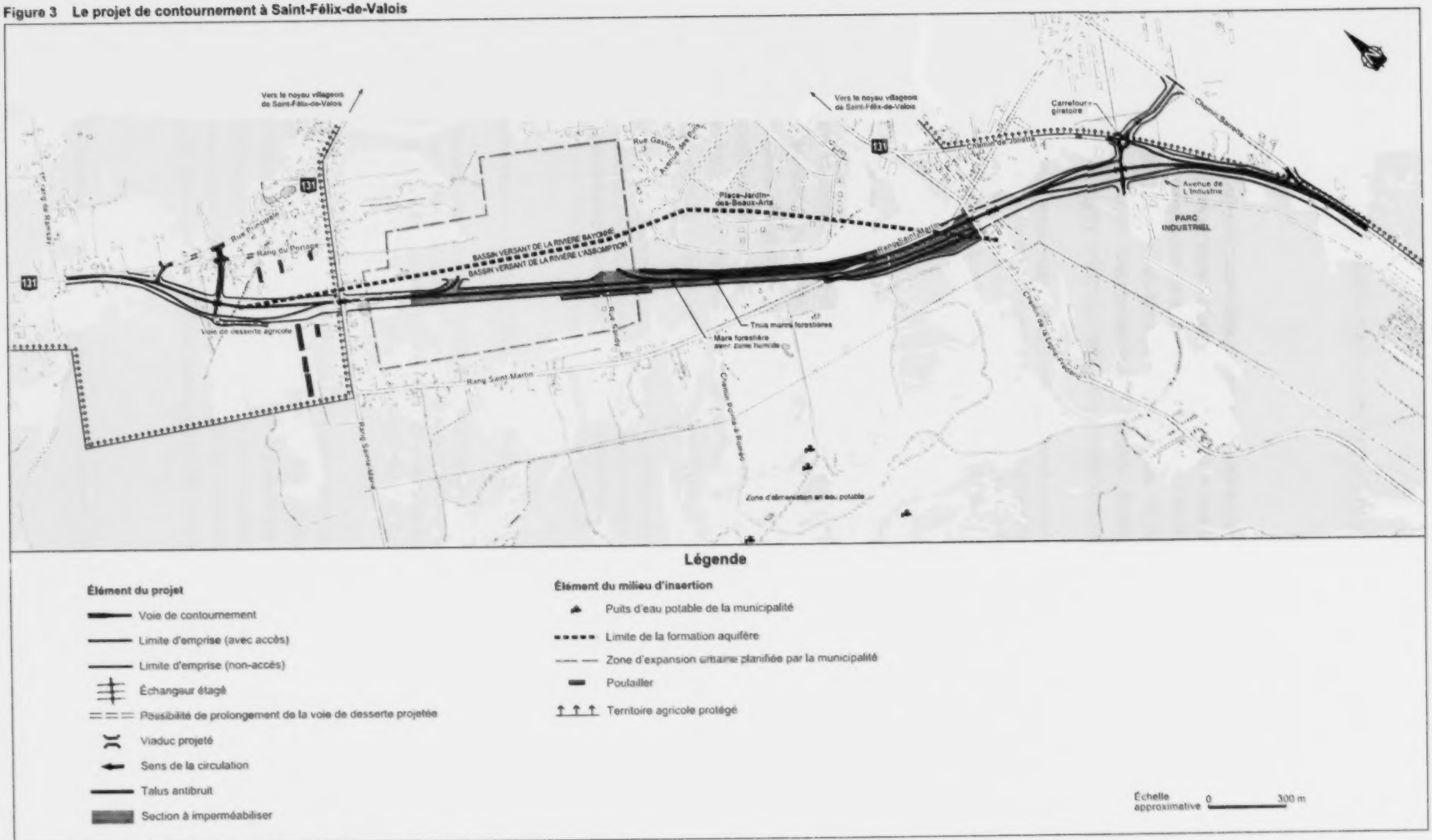

Sources : adaptée de PR3.1a, figure 1.1 ; PR3.1b, figures 2.1 et 3.1 ; carte régionale du ministère des Affaires municipales et des Régions [en ligne (8 août 2007) : www.mamr.gouv.qc.ca/publications/cartotheque/region_14.pdf].

**Figure 2 Le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois**




Source : adaptée de PR3.1a, figures 5.4 et 6.4.

**Figure 3 Le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois**




## Légende

**Élément du projet**

- Voie de contournement
- Limite d'emprise (avec accès)
- Limite d'emprise (non-accès)
- Échangeur étagé
- Possibilité de prolongement de la voie de desserte projetée
- Viaduc projeté
- Sens de la circulation
- Talus antibruit
- Section à imperméabiliser

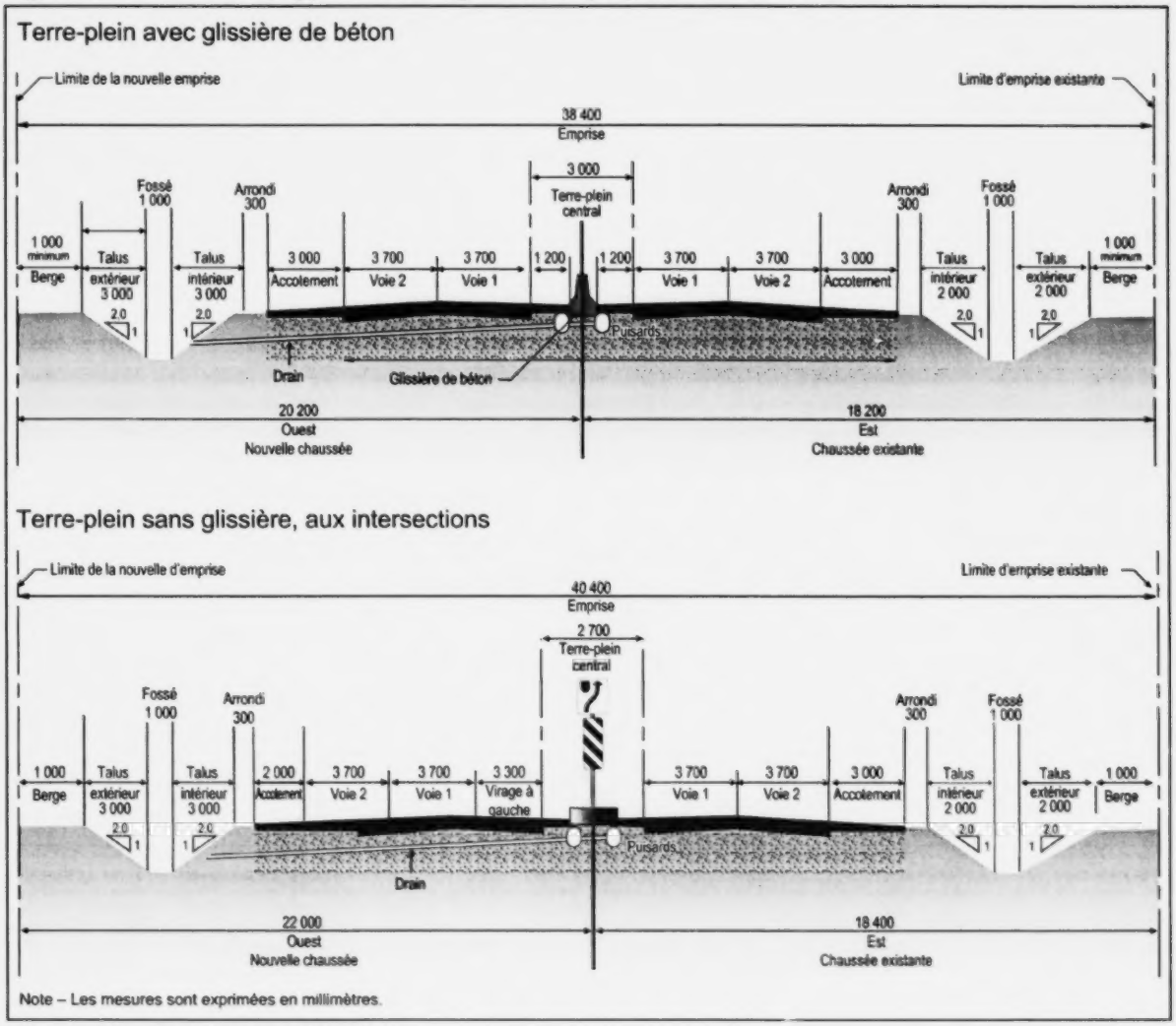
**Élément du milieu d'insertion**

- Puits d'eau potable de la municipalité
- Limite de la formation aquifère
- Zone d'expansion urbaine planifiée par la municipalité
- Poulailler
- Territoire agricole protégé

Échelle approximative 0 300 m

Sources : adaptée de PR3.1b, annexe 4, figure 4.3 ; PR3.3b, figure 5.1 ; PR5.1b, annexe 2 ; DA12.

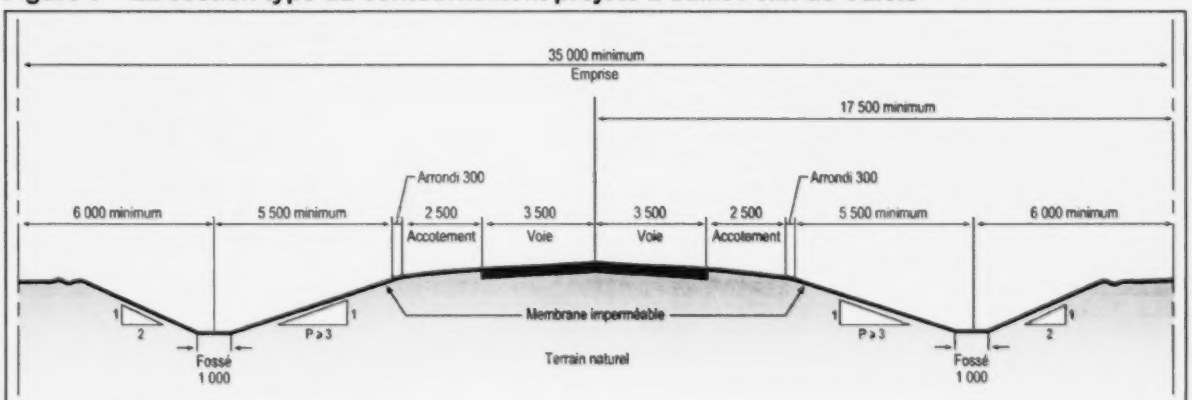
**Figure 4 Les sections types de l'élargissement projeté de la route 131**




Note – Les mesures sont exprimées en millimètres.

Source : adaptée de PR3.1a, figures 4.4 et 4.5.

**Figure 5 La section type du contournement projeté à Saint-Félix-de-Valois**




Note – Les mesures sont exprimées en millimètres.

Source : adaptée de PR3.3b, figure 5.1.

# Chapitre 1 Les préoccupations et les opinions des participants

L'audience publique sur les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois a suscité la participation de nombreux citoyens, groupes, organismes et autorités municipales. Le présent chapitre constitue la synthèse de leurs préoccupations et de leurs opinions relativement à différents aspects des projets.

## La justification des projets

Plusieurs participants à l'audience publique se sont prononcés sur la justification des projets. Certains considèrent qu'ils permettraient l'amélioration des conditions de circulation de la route 131, alors que d'autres remettent en question leur nécessité.

### L'amélioration des conditions de circulation

Le porte-parole d'un regroupement de camionneurs explique les problèmes de circulation vécus sur la route 131 :

> C'est de feu rouge en feu rouge, pare-chocs à pare-chocs, sur des kilomètres de long. On arrive à une intersection de trois stops, prendre un virage à gauche à 90 degrés, surveiller les piétons, les poteaux de téléphone dans la rue, les écoliers, tous les commerces dans le village, ainsi que le trafic, afin d'éviter de se faire couper dangereusement.
> (M. Gilles Sénécal, DT6, p. 49)

Il ajoute que « la route 131 est la colonne vertébrale de Lanaudière [...]. Et, depuis plusieurs années, surchargée, lente, voire mortelle » (*ibid.*, p. 50). Des participants, dont certains acteurs économiques du nord de la Matawinie, croient que les projets amélioreraient la sécurité et la fluidité de la route 131. Ils considèrent d'ailleurs que le projet de contournement permettrait d'augmenter la sécurité des piétons et des automobilistes au cœur du village de Saint-Félix-de-Valois, du fait que les camions lourds emprunteraient cette voie de contournement (Chambre de commerce de la Haute-Matawinie, DM6, p. 7 ; Les Forestiers St-Michel inc., DM11, p. 2 ; Regroupement de camionneurs, DM4.1 à DM4.11 ; Municipalité de Saint-Michel-des-Saints, DM20).

De plus, certains appréhendent une hausse d'achalandage sur la route 131 dans les années à venir. Pour l'Auberge Matawinie, « la crise forestière actuelle, même si elle est grave, se terminera à plus ou moins long terme. Le transport reprendra donc et amènera à nouveau des véhicules lourds sur la route 131 » (DM7, p. 1). De plus, le tourisme et la villégiature sont en augmentation dans le nord de la région de Lanaudière (*ibid.*). La Chambre de commerce de la Haute-Matawinie estime :

> D'ici quatre ans, ce sont au minimum quelque 3 500 personnes additionnelles qui demeureront en Matawinie, dont une certaine proportion aura à emprunter la route 131 et traverser le secteur concerné [...], engorgeant d'autant cette route où l'on éprouve déjà des problèmes au niveau de la sécurité et de la fluidité de la circulation.
> (DM6, p. 7)

## Un soutien au développement économique régional

La MRC de Matawinie soutient qu'en raison « du dynamisme économique particulier, qui se lit à l'échelle de la grande région de Montréal, la Matawinie est une MRC en croissance. Dans ce contexte, l'amélioration du système routier est un bienfait qui va nous permettre de continuer à bénéficier de cette croissance » (DM31, p. 2). Pour l'entreprise Les Forestiers St-Michel inc., les projets sont nécessaires à la viabilité des industries et au développement économique régional :

> Dans le but de s'assurer du maintien du développement économique de l'ensemble de Lanaudière, nous devons nécessairement être en constante amélioration afin de permettre à nos industries de prospérer et, par le fait même, d'offrir un emploi à une plus grande partie de la population.
> (DM11, p. 2)

La Chambre de commerce de la Haute-Matawinie abonde en ce sens :

> Nous sommes soucieux de soutenir le développement socio-économique de la Haute-Matawinie, et croyons que sa réussite passe par un accès plus facile. L'amélioration des conditions routières pour les citoyens, les travailleurs, touristes et villégiateurs de notre région est, selon nous, primordiale.
> (DM6, p. 8)

Pour l'Auberge Matawinie, « lorsqu'un touriste ou un villégiateur choisit un endroit où séjourner, les conditions routières sont souvent un point influençant sa décision. Une meilleure route nous amènerait sûrement un plus grand nombre de visiteurs » (DM7, p. 1). De plus, en rappelant les fermetures de deux usines forestières, M.C. Beauséjour & Richard inc. ajoute : « dorénavant, il est donc encore plus important de développer l'attrait touristique qu'est le lac Taureau et, pour ce faire, il faut améliorer

le réseau routier pour attirer nos touristes qui représentent maintenant notre espoir de survie » (DM28).

## La pertinence d'élargir la route 131

Peu de participants remettent en question le besoin d'élargir la route 131 pour en améliorer les conditions routières. Toutefois, une participante mentionne : « nous ne pouvons croire que le flot quotidien de voitures et camions exige un tel ajout de voies » (M^me^ Hélène Deblois, DM1, p. 4). Elle s'interroge également « sur le besoin d'élargir la route 131 alors que notre société veut réduire le transport automobile pour freiner l'émission de monoxyde de carbone » (*ibid.*, p. 1).

Pour une autre participante, les problèmes de sécurité sont exagérés : « on tente de nous effrayer avec le niveau de sécurité actuel de la route 131 alors qu'il y a très peu d'accidents, surtout quand on tient compte du volume de la circulation » (M^me^ Andréanne Champagne, DM26, p. 1). Elle soutient également que le développement touristique du nord de la région ne devrait pas justifier l'élargissement de la route (*ibid.*).

## Un contournement contesté

D'après Dépanneur St-Félix inc., la voie de contournement n'améliorerait pas la sécurité routière à Saint-Félix-de-Valois car « la majorité des accidents ont lieu au sud, à l'intersection de la route 131 et du rang Frédéric, ainsi qu'aux intersections au nord de la municipalité, soit celle du chemin de la Côte-du-Domaine et celle du 2^e^ rang de Ramsay. Trois artères qui ne sont pas touchées par le contournement » (DM13, p. 6 et 7). Pour l'entreprise, ce projet de contournement n'améliorerait pas la fluidité du trafic (*ibid.*, p. 7). Pour la Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois, « avec la fermeture de l'usine à Saint-Michel-des-Saints, la problématique du transport lourd sur la route 131 n'existe plus et, pour avoir évalué la situation, il ne passe maintenant que quelque 400 camions par jour » (DM12, p. 7). Un participant résume la situation qu'il perçoit en ces termes : « les problèmes de circulation à Saint-Félix-de-Valois sont insignifiants en comparaison de ceux rencontrés perpétuellement dans les régions métropolitaines » (M. Yves Benny, DM23, p. 4).

Par ailleurs, selon un citoyen, seulement 40 % du trafic utiliserait la voie de contournement, au lieu de 60 % comme l'estime le ministère des Transports, ne justifiant pas un investissement de 20 millions de dollars (M. Bruno Archambault, DM15, p. 5 ; DT6, p. 39).

### Une mise à jour nécessaire de l'information

Des participants soutiennent que certaines données présentées par le promoteur sont erronées ou incomplètes (M[me] Hélène Deblois, DM1, p. 4 ; M[me] Andréanne Champagne, DM26, p. 1 ; Surplus d'armée général inc., DM30, p. 1 ; M. Guy Beauchamp, DT6, p. 21). Une entreprise mentionne à ce sujet : « nous croyons qu'il serait bien que le projet comprenne l'ensemble des éléments qui composent l'environnement de ce secteur avant de prendre des décisions » (Surplus d'armée général inc., DM30, p. 1).

Pour sa part, un participant s'est montré préoccupé du fait que les renseignements fournis par le promoteur n'étaient pas à jour : « Croyez-vous qu'un projet de cette ampleur appuyé par des études vieilles de 10 ou 20 ans comportant des enjeux aussi importants que l'eau, l'emploi, la qualité de vie et les deniers publics puisse être autorisé sans une dernière vérification ? » (M. Yves Benny, DM23, p. 7). Quant à la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes :

> Ce dossier a été partiellement improvisé. Comment peut-on vouloir concrétiser un projet d'une telle ampleur alors qu'aucune étude digne de ce nom n'a été réalisée et/ou rendue publique sur le sort du transport scolaire, du transport piéton, du transport à vélo, des véhicules d'urgence, du problème de poudrerie, etc. ?
> (DM10, p. 13)

## Les répercussions des projets sur le milieu

Bon nombre de participants ont exprimé leurs préoccupations concernant principalement les répercussions des projets relativement à l'accès aux propriétés, aux acquisitions de propriétés, à l'économie locale, à la source d'eau potable de Saint-Félix-de-Valois ainsi qu'à la qualité de vie.

### L'accès aux propriétés et les acquisitions

Des citoyens ont fait part de leurs préoccupations concernant l'accès à leur propriété :

> [...] il n'y aura plus de possibilité d'entrer par l'avant de notre terrain à cause du terre-plein central [...], de ce fait nous devrons entrer par le côté du terrain où se situent aujourd'hui un garage et une piscine ou par l'arrière de la nouvelle rue de desserte, dans les deux cas notre entrée serait à l'arrière de notre maison, [ce qui n'est] pas très conforme.
> (M[me] Carole Meagher et M. Serge Meagher, DM2)

Une autre participante, dont la propriété serait amputée d'une partie de terrain à l'avant si la route était élargie, souligne que cela entraînerait plusieurs désagréments au regard de l'utilisation de son stationnement, de son garage et de l'avant de son terrain. Elle craint ainsi une éventuelle perte de valeur de sa propriété qu'elle a acquise à titre d'investissement (M[me] Hélène Deblois, DM1, p. 4). Elle allègue que, si le ministère des Transports proposait d'acheter sa propriété, elle accepterait (*id.*, DT7, p. 16).

En ce qui concerne, la perte de terres agricoles, une participante s'interroge : « Est-ce que le Québec aspire à devenir un territoire d'autoroutes qui auraient fait disparaître la presque totalité de ses sols fertiles qui nourrissent sa population ? » (M[me] Andréanne Champagne, DM26, p. 2). De surcroît, pour le Syndicat de l'UPA Kildare-Lanaudière et le Syndicat UPA du Nord, des compensations financières adéquates devraient être versées aux producteurs agricoles touchés par la perte de terres agricoles (DM22, p. 5). Ils estiment également que « les producteurs agricoles subiront aussi un impact considérable dû aux distances supplémentaires qu'ils devront parcourir quotidiennement pour atteindre, entre autres, les boucles de demi-tour. [...] Le Ministère devra assurer aux producteurs agricoles un accès adéquat aux champs » (*ibid.*).

## L'économie locale

Bon nombre de participants jugent que les projets entraîneraient des pertes économiques pour les commerçants, d'une part en raison de la glissière de béton au centre de la chaussée qui nuirait à l'accessibilité des commerces situés à Notre-Dame-de-Lourdes et, d'autre part, à cause du contournement du noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois.

### Les répercussions du projet d'élargissement

D'après la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, le projet aurait des effets néfastes sur son économie et son développement futur. Elle croit qu'elle « a tout à perdre et pratiquement rien à gagner de la réalisation du projet d'élargissement de la route 131 dans sa forme actuelle » (DM10, p. 1). Elle souhaite des compensations financières et la mise en place de programmes d'aide « pour corriger tout effet néfaste du projet » (*ibid.*, p. 25).

Plusieurs craignent que les commerces de Notre-Dame-de-Lourdes subissent des baisses d'achalandage en raison de la présence de la glissière de béton. À cet égard, la Société d'aide au développement de la collectivité de D'Autray-Joliette et le Conseil central de Lanaudière croient que la « quasi-inaccessibilité engendrerait une perte de clientèle, une perte d'emplois, une baisse du chiffre d'affaires des commerçants,

l'avortement de nouveaux projets de développement économique et une diminution de la valeur des commerces et des terrains » (DM17, p. 14).

Pour Grégoire Sport, l'installation d'une glissière de sécurité limiterait la visibilité de ses produits : « notre commerce nécessite que nous mettions des véhicules facilement visibles de la route afin d'inciter les gens à venir les voir et essayer » (DM14, p. 6). De plus, l'entreprise estime important que ses clients puissent continuer à accéder à son commerce par les sentiers de motoneige et de quad (*ibid.*, p. 5).

Par ailleurs, le propriétaire d'un marché aux puces fait état de ses appréhensions concernant l'acquisition d'une partie de son stationnement par le ministère des Transports : « je crains d'être dans l'obligation de fermer mes portes car ma clientèle n'aurait plus assez de place pour se stationner. Ce n'est pas seulement en mon nom que je parle mais aussi au [nom des] 65 commerçants qui viennent vendre pour la saison » (M. René Corfield, DM5).

### Les répercussions du projet de contournement

Plusieurs craignent que la voie de contournement entraîne des pertes économiques pour les commerçants de Saint-Félix-de-Valois. De cet avis, un commerçant juge :

> La construction de cette voie de contournement engendrerait des pertes économiques de très grande importance pour la majorité des commerces de Saint-Félix-de-Valois. Des pertes qui pourraient aller jusqu'à 30 % et davantage pour certains, jusqu'à des fermetures pour d'autres, sans compter les pertes d'emplois engendrées par la diminution de l'activité économique [...] un emploi de perdu à Saint-Félix est un emploi perdu de trop.
> (IGA Roger Rainville & fils inc., DM3, p. 4)

Dépanneur St-Félix inc. estime pour sa part que le contournement du cœur de Saint-Félix-de-Valois entraînerait aussi une diminution des valeurs immobilières et de la qualité de vie des commerçants (DM13, p. 8). Des participants redoutent également un exode des jeunes en raison de la perte d'emplois (Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois, DM12, p. 9 ; Dépanneur St-Félix inc., DM13, p. 8 ; Caisse populaire Desjardins de Saint-Félix-de-Valois, DM27, p. 3 ; M. Robert Poliquin, DT6, p. 15). Par ailleurs, certains déplorent que le développement du nord se fasse au détriment de celui de Saint-Félix-de-Valois (Dépanneur St-Félix inc., DM13, p. 7 ; Caisse populaire Desjardins de Saint-Félix-de-Valois, DM27, p. 2).

Un participant souhaite :

> [...] le versement d'une allocation de relocalisation pour les commerces les plus touchés, afin de permettre à ces commerçants de poursuivre leurs affaires sans

> assumer personnellement les coûts du développement du nord. Cette allocation devrait être versée par le gouvernement du Québec et non par la seule municipalité de Saint-Félix-de-Valois.
> (M. Yves Perron, DM21, p. 2)

Pour sa part, un commerçant juge que :

> [...] tous les commerces touchés par ce projet devraient recevoir des garanties de la part de la municipalité et du ministère des Transports afin de compenser pour la perte d'achalandage subie par ce projet [...]. L'histoire nous apprend que plusieurs municipalités du Québec et d'ailleurs ne se sont jamais remises d'un tel événement.
> (M. Vincent Benny, DM24, p. 3)

La MRC de Matawinie estime quant à elle « qu'une bonne planification de la municipalité et un bon accompagnement par divers organismes publics, auprès des entreprises touchées, seront de nature à maintenir le positionnement de ces mêmes entreprises et à atténuer le stress que subiront les personnes concernées » (DM31, p. 3).

### Le climat d'incertitude et la stagnation économique

Pour certains, l'indécision quant à la réalisation des projets conduit à une stagnation de l'économie tant à Notre-Dame-de-Lourdes qu'à Saint-Félix-de-Valois. La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes affirme en ce sens :

> Déjà à l'heure actuelle le projet d'élargissement de la route 131 fait mal à la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes puisqu'il fait régner un climat d'incertitude qui ralentit l'économie locale en retardant certains investissements commerciaux et en faisant reculer des gens d'affaires qui autrement investiraient à Notre-Dame-de-Lourdes.
> (DM10, p. 5)

D'après un commerçant de Saint-Félix-de-Valois :

> Le développement économique de Saint-Félix-de-Valois est en mode attente depuis trop longtemps. Depuis le moment où le projet de voie de contournement a refait surface en 1997, plusieurs entreprises de services ont préféré s'implanter dans une autre municipalité plus au sud ou plus au nord, de peur de subir une baisse d'achalandage occasionnée par ce détournement de la clientèle. Cela a retardé grandement notre développement. [...] Dans le contexte actuel, rien ne saurait être plus néfaste que l'indécision.
> (M. Vincent Benny, DM24, p. 7)

## La source d'eau potable de Saint-Félix-de-Valois

Un grand nombre de participants sont d'avis que la présence de la route de contournement dans la zone d'alimentation en eau potable de Saint-Félix-de-Valois risquerait de la contaminer. Selon eux, la qualité de cette source d'eau potable est exceptionnelle. Pour le maire de cette municipalité, c'est « notre Klondike [...], notre mine d'or bleu » (M. Gilles Fréchette, DT7, p. 35).

Un citoyen se demande : « comment concevoir que l'on puisse risquer de compromettre la qualité d'une si belle source d'approvisionnement en eau en 2007 ? [...] Nous disons tous oui au développement du nord et au désengorgement de la route, mais faut-il pour autant risquer une si précieuse ressource ? » (M. Yves Perron, DM21, p. 1). Un participant abonde en ce sens :

> [...] il est inacceptable que l'État prenne ce risque. L'obligation de l'État est de respecter les ressources naturelles et les acquis des générations passées. [...] J'espère sérieusement que les élus provinciaux vont [...] voir à ce que le développement de la région se fasse non pas au détriment des citoyens ou mettre leur sécurité ou leur santé en péril, mais dans le respect et la dignité, et le respect des ressources naturelles de la planète.
> (M. Guy Beauchamp, DT6, p. 22)

Certains citoyens craignent particulièrement les répercussions au cours de la période de construction (IGA Roger Rainville & fils inc., DM3, p. 3 ; M$^{me}$ Lynda Champagne et M. Renaud Champagne, DM8, p. 3 et 4). D'autres sont sceptiques quant à l'efficacité des mesures prises par le promoteur pour protéger cette source d'eau. Des participants font valoir leur point de vue :

> [...] à Saint-Félix, nous somme sur une passoire et, à mon avis, une simple membrane ne constitue pas une protection suffisante. Je crois aussi qu'un chantier de cette envergure pourrait fragiliser le sol lui-même. [...] Personne ne doit jouer à la roulette russe avec l'eau. C'est l'humanité qui va en subir le plus de torts.
> (M. Benoît Fontaine, DM25, p. 1 et 2)

> [...] quand j'ai un imperméable sur le dos, l'eau finit tout le temps par entrer. Un imperméable sur une nappe d'eau : je me pose de sérieuses questions.
> (M. Robert Poliquin, DT6, p. 18)

> Depuis la construction du stade olympique, ingénieurs et spécialistes ont garanti l'imperméabilité de la toile et aujourd'hui, en 2007, le stade coule toujours et [est] non sécuritaire. Une toile pour la sécurité de notre eau potable est une source de problème.
> (M. Guylain Baril, DM18, p. 6)

Des participants craignent qu'un déversement accidentel se produise à l'extérieur de la zone imperméabilisée (M. Bruno Archambault, DM15, p. 16 ; M. Yves Perron, DM21, p. 2 ; M. Gilles Fréchette, DT7, p. 34). De plus, plusieurs s'inquiètent des coûts qui pourraient être pris en charge par la municipalité en cas de contamination à la suite d'un déversement accidentel (M. Yves Perron, DM21, p. 2 ; Syndicat de l'UPA Kildare-Lanaudière et Syndicat UPA du Nord, DM22, p. 6 ; Caisse populaire Desjardins de Saint-Félix-de-Valois, DM27, p. 3 ; M. Guy Beauchamp, DT6, p. 25). À ce sujet, le conseil municipal de Saint-Félix-de-Valois exige de la part du promoteur « de concevoir un plan d'intervention hydrogéologique de concert avec la municipalité. Si la municipalité n'obtenait pas l'imputabilité du ministère des Transports tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'emprise de la voie relativement à la préservation de la nappe phréatique, elle refuserait le tracé projeté ! » (DM19, p. 7).

En outre, un participant suggère au Ministère « de retourner à la table de travail, puis de concentrer ses efforts sur un tracé qui est moins risqué pour notre richesse » (M. Benoît Fontaine, DT7, p. 29). À cet effet, le Syndicat de l'UPA Kildare-Lanaudière et le Syndicat UPA du Nord estiment qu'il serait envisageable de sacrifier quelques hectares de terre agricole pour « s'assurer d'avoir une eau de qualité comme celle qu'il y a présentement à Saint-Félix » (M. Pierre Breault, DT6, p. 57).

## La qualité de vie

Des participants à l'audience publique ont fait part de leurs craintes concernant la détérioration de leur qualité de vie à la suite de la réalisation des projets. L'une s'inquiète de la hausse du climat sonore et des vibrations qu'occasionnerait le rapprochement de la chaussée par rapport à sa résidence (M$^{me}$ Hélène Deblois, DM1, p. 2 et 3).

Par ailleurs, au sujet des impacts visuels du projet d'élargissement, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes estime que :

> [...] les touristes qui vont vers le nord cherchent pour la plupart à être dépaysés par la présence de beaux paysages ainsi que par l'omniprésence de la verdure. Or, le projet du ministère des Transports va à l'encontre de ces valeurs et en conséquence n'est absolument pas respectueux du caractère rural de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes. La réalisation de l'actuel projet d'élargissement de la route 131 prévoit l'aménagement d'une mer d'asphalte et de béton.
> (DM10, p. 11 et 12)

Ainsi, un participant souhaite que le ministère des Transports « propose un aménagement paysager en bordure de la route qui pourrait, en plus d'être esthétique,

permettre de créer un sentiment d'encadrement » (Garage Luc Sainte-Marie, DM16, p. 15).

En outre, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes fait état de ses préoccupations concernant les impacts sociaux engendrés par la présence de la glissière centrale de béton :

> Ce genre de division est non seulement préjudiciable à l'économie locale, mais aussi et surtout préjudiciable à la réalité sociale de la municipalité. Avec le temps, ce qui se passera à l'est ne sera plus nécessairement l'affaire des gens de l'ouest et vice-versa. Le sentiment d'appartenance étant primordial à plusieurs niveaux, il faut éviter de créer des divisions internes et artificielles. Si une intervention crée plus de problèmes qu'elle n'en résout, il faut la modifier ou l'abandonner ! (DM10, p. 10)

Garage Luc Sainte-Marie considère que les détours pour accéder aux commerces le long de la route 131 auront une influence sur l'augmentation de la circulation dans les secteurs résidentiels avoisinants (DM16, p. 12). La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes se préoccupe également de la traversée sécuritaire de la route 131 par les piétons et les cyclistes (DM10, p. 14). De plus, elle craint que la glissière de béton augmente les problèmes liés à la poudrerie : « les automobilistes se heurteront à des lames de neiges qui leur feront perdre la maîtrise de leur véhicule. En quoi la sécurité des automobilistes s'en trouvera accrue ? » (*ibid.*, p. 12).

Pour leur part, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et la Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois se préoccupent du temps de parcours des services d'incendie, de sécurité publique et d'ambulance qui pourrait être supérieur au temps réglementaire (DM10, p. 15 ; DM12, p. 7). À ce sujet, un participant se demande : « comment on va me garantir que j'ai les mêmes chances que d'autres citoyens d'être sauvé lors d'un cas grave, une maladie grave, où ça demande une intervention rapide ? » (M. Guy Beauchamp, DT6, p. 22).

## Des préoccupations diverses

Pour certains, les travaux de construction et le rapprochement de la route des poulaillers causeraient une augmentation du bruit qui pourrait entraîner une hausse du niveau de stress chez les poules. À cet égard, Ferme avicole Jolibec mentionne que « l'augmentation du niveau de stress se traduit par une baisse du taux de ponte, une baisse du taux de fertilité et une hausse de la mortalité. Tout ceci, bien entendu, engendre une perte économique non négligeable pour l'entreprise » (DM9, p. 2). Ainsi, le Syndicat de l'UPA Kildare-Lanaudière et le Syndicat UPA du Nord estiment

que « les poulaillers devraient donc être protégés du bruit, possiblement par des buttes ou des murets » (DM22, p. 6).

D'autres ont soulevé des préoccupations à l'égard des milieux naturels. Un participant mentionne que, dans le secteur de la voie de contournement, des milieux humides seraient touchés (M. Bruno Archambault, DM15, p. 16). Pour des citoyens, ce secteur est « fondamental pour la survie des nombreuses espèces d'amphibiens, reptiles, oiseaux, mammifères et constitue une voie de transhumance pour les espèces plus importantes tel le Cerf de Virginie » (M$^{me}$ Lynda Champagne et M. Renaud Champagne, DM8, p. 5). La Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois estime qu'« il est primordial de garder les milieux intacts à l'abri de tout risque de destruction et de contamination » (DM12, p. 8).

# Les solutions des participants

Lors de l'audience publique, des solutions de rechange aux aménagements prévus par le promoteur ont été proposées par bon nombre de participants afin d'atténuer les répercussions des projets sur le milieu.

## L'élargissement de la route 131

Afin d'atténuer les impacts engendrés par le terre-plein avec glissière de béton séparant les voies de circulation, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et plusieurs participants souhaitent plutôt une voie centrale dans le secteur commercial qui permettrait aux automobilistes un virage à gauche dans les deux sens (M$^{me}$ Carole Meagher et M. Serge Meagher, DM2 ; Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, DM10, p. 19 ; Garage Luc Sainte-Marie, DM16, p. 9 ; Portes de garage Lapierre inc. Et 9141-7964 Québec inc., DM29 ; Surplus d'armée général inc., DM30, p. 3). Pour la Société d'aide au développement de la collectivité de D'Autray-Joliette et le Conseil central de Lanaudière, cette proposition permettrait de répondre aux objectifs du ministère des Transports en matière de fluidité, de sécurité et de développement local et régional (DM17, p. 16).

De plus, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes demande au ministère des Transports de réduire la vitesse prévue sur la route 131 afin de diminuer le nombre d'accidents graves (DM10, p. 17 et 18). Plusieurs participants appuient cette demande (Grégoire Sport, DM14, p. 7 ; Garage Luc Sainte-Marie, DM16, p. 15 ; Société d'aide au développement de la collectivité de D'Autray-Joliette et Conseil central de Lanaudière, DM17, p. 15 ; Surplus d'armée général inc., DM30, p. 3 ; M. Guy Beauchamp, DT6, p. 24).

## Le contournement de Saint-Félix-de-Valois

S'opposant au contournement de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois tel qu'il est proposé par le ministère des Transports, plusieurs participants suggèrent d'autres aménagements pour améliorer les conditions routières de ce secteur, dont la Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois :

> Avons-nous pensé de faire une voie strictement réservée pour le transport de charge lourde [...] ? Ce qui permettrait de garder les automobilistes locaux et transitoires au cœur de l'activité commerciale et d'augmenter la fluidité sur la route actuelle en donnant un accès privilégié aux camionneurs, facilitant leur emploi du temps, et en augmentant pour les parties concernées leur sécurité routière [...].
> (DM12, p. 7)

Pour sa part, un commerçant souhaite le réaménagement de la route 131 actuelle plutôt que la réalisation d'une voie de contournement (M. Robert Poliquin, DT6, p. 17). À cet effet, un autre s'interroge sur les raisons pour lesquelles un tel réaménagement n'a pas été étudié au même titre que les options de contournement (M. Yves Benny, DM23, p. 3).

Pour ce faire, un citoyen suggère une route dans son axe actuel, munie de deux voies dans chaque direction et une voie centrale pour tourner à gauche. Il retient également comme solution potentielle l'élargissement à quatre voies de la route actuelle jusqu'à l'intersection de la route 345, l'installation d'un feu de circulation et le prolongement dans un nouveau corridor pour rejoindre la route 131 actuelle plus au nord. Selon lui, ces deux solutions permettraient d'améliorer la fluidité et la sécurité routière, de préserver des terres agricoles, de diminuer l'impact économique et de protéger la source d'eau potable de Saint-Félix-de-Valois ainsi que les milieux humides (M. Bruno Archambault, DM15, p. 19, 20 et 22).

Finalement, pour certains, il serait nécessaire de sécuriser la traverse piétonnière face à l'école secondaire l'Érablière. Ils suggèrent l'embauche d'un brigadier, le déplacement de l'entrée des autobus scolaires ou la construction d'une passerelle au-dessus de la route 131 (Dépanneur St-Félix inc., DM13, p. 10 et 11 ; M. Bruno Archambault, DM15, p. 22 ; M. Yves Benny, DM23, p. 6 ; M. Guylain Baril, DT6, p. 12).

# Chapitre 2 La raison d'être des projets

Dans le présent chapitre, la commission examine la raison d'être des projets. Les objectifs visés par le ministère des Transports et le contexte d'élaboration des projets y sont d'abord décrits. Suivent les aspects touchant les problèmes de circulation observés sur la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois en matière de capacité, de fluidité et de sécurité. Enfin, les solutions proposées par le Ministère sont analysées.

## Les objectifs et le contexte d'élaboration des projets

Le ministère des Transports planifie depuis 1989 l'amélioration de la route 131 entre Joliette et Saint-Félix-de-Valois. Soulignons que ce secteur a également été envisagé pour le projet de l'autoroute 50 dans les années 1970, qui a été abandonné depuis. Les études successives visaient deux objectifs qui sont demeurés les mêmes jusqu'à aujourd'hui, à savoir améliorer la fluidité de la circulation et la sécurité routière. Terminée en 1991, une première étude d'impact préconisait alors un nouveau corridor longeant la voie de chemin de fer à l'ouest de la route 131, entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, ainsi qu'une voie de contournement située à l'ouest de l'agglomération de Saint-Félix-de-Valois (PR3.1b, p. 2-1 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT3, p. 112).

### Le segment situé entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

À la suite d'une première étude d'opportunité réalisée en 1994, le Ministère envisageait trois options pour le segment de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. Une première option proposait un corridor à l'est de la route 131, longeant la ligne de transport d'énergie d'Hydro-Québec. La deuxième option correspondait au choix privilégié en 1991, soit un corridor longeant la voie de chemin de fer à l'ouest de la route 131. La troisième option proposait l'élargissement et le réaménagement à quatre voies de la route 131 actuelle (figure 1). En considération des commerçants établis le long de la route 131 ainsi que des agriculteurs dont les terres seraient découpées par une nouvelle route, l'option d'un réaménagement de l'actuelle route 131 s'avérait, selon le ministère des Transports, la plus avantageuse. Faisant suite à des consultations du milieu, le Ministère déposait

en 1997 une deuxième étude d'opportunité. Elle préconisait la réalisation d'interventions ponctuelles pour faciliter l'écoulement de la circulation, interventions majoritairement réalisées à ce jour. Le Ministère favorisait également un élargissement à quatre voies dans l'axe actuel de la route 131 (PR3.1a, p. 2-1 à 2-4). Cette dernière option, dont l'étude d'impact a été déposée en 2004, fait l'objet du présent examen.

### Le segment situé à Saint-Félix-de-Valois

Dans l'étude d'opportunité de 1994, le ministère des Transports maintenait son intention de contourner le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois par l'aménagement d'une nouvelle route située à l'ouest. En 1997, la deuxième étude d'opportunité proposait trois options pour contourner le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois. Il s'agissait d'une option de contournement par le côté est de la route 131 et de deux options par son côté ouest (figure 1). Pour des raisons de moindre impact sur les milieux naturel et agricole et de moindres coûts de construction et d'entretien, le Ministère privilégiait un corridor parallèle au rang Saint-Martin, à l'ouest de l'agglomération et situé dans le secteur des puits municipaux. Cette option de contournement par l'ouest a par la suite été optimalisée, notamment à la suite de consultations auprès de la municipalité et de la population pour parvenir au tracé proposé dans l'étude d'impact déposée en 2005 et actuellement à l'étude (figure 3 ; PR3.1b, p. 2-1, 2-2 et 2-5).

## La capacité et la fluidité de la circulation

### Les débits de circulation actuels et prévus

Selon les données du ministère des Transports, le débit journalier moyen annuel sur la route 131, concernant le segment visé par le projet d'élargissement entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, variait du sud vers le nord entre 17 200 et 12 100 véhicules en 2003. Pour le segment du projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois, le débit atteignait un maximum de 10 400 véhicules (tableau 2). En considérant un taux de croissance annuelle modérée de 0,8 % pour la période de 2006 à 2020, le volume de circulation à l'horizon 2020 serait de l'ordre de 18 545 véhicules par jour à la hauteur du rang de la Première-Chaloupe à Notre-Dame-des-Prairies et de 11 980 véhicules au chemin de la Côte-du-Domaine à Saint-Félix-de-Valois. Ce taux de croissance, estimé par le Ministère, est basé sur les caractéristiques démographiques de la population, les activités récréotouristiques et de villégiature ainsi que sur la migration pendulaire des résidants qui doivent se

déplacer quotidiennement pour leur travail vers une municipalité qui diffère de leur lieu de résidence (PR5.1a, annexe 1, p. 14 ; PR3.2b, p. 16).

**Tableau 2 Débit journalier moyen annuel sur la route 131 pour les segments visés par les projets d'élargissement et de contournement**

| | 1996 | 2003 | 2006[1] | 2016[1] | 2020[1] |
|---|---|---|---|---|---|
| Segment du projet d'élargissement | | | | | |
| Au sud du rang de la Première-Chaloupe (NDP) | 15 301 | 17 200 | 17 721 | 19 191 | 19 813 |
| Du rang de la Première-Chaloupe au rang Sainte-Rose (NDL) | 13 255 | 16 100 | 16 588 | 17 964 | 18 545 |
| Du rang Sainte-Rose à la rue Principale (NDL) | 11 851 | 15 300 | 15 764[2] | 17 071 | 17 624 |
| De la rue Principale au chemin Barrette (SFV) | 10 737 | 12 100 | 12 467 | 13 501 | 13 938 |
| Segment du projet de contournement | | | | | |
| Du chemin Barrette à la route 345 (SFV) | 8 126 | 9 100 | 9 376 | 10 153 | 10 482 |
| De la route 345 au chemin de la Côte-du-Domaine (SFV) | 7 922 | 10 400 | 10 715 | 11 604 | 11 980 |
| Au nord du chemin de la Côte-du-Domaine (SFV) | 6 730 | 8 700 | 8 964 | 9 707 | 10 021 |

(NDP) Notre-Dame-des-Prairies ; (NDL) Notre-Dame-de-Lourdes ; (SFV) Saint-Félix-de-Valois.

(1) Débit estimé à partir du débit journalier moyen annuel de 2003 selon le scénario de croissance modérée de 0,8 %.

(2) Un débit journalier moyen annuel de 16 200 véhicules a été enregistré en 2006 au lieu de comptage permanent du ministère des Transports, en activité depuis 1998 à Notre-Dame-de-Lourdes (M. Jean-Luc Pellerin, DT4, p. 57).

Sources : adapté de PR5.1a, annexe 1, p. 2 et 18 ; PR3.2b, p. 2 et 17.

Soulignons qu'un taux de croissance plus élevé a été observé au cours des dernières années pour les segments visés par les projets d'élargissement et de contournement. La croissance annuelle moyenne du volume de circulation atteignait jusqu'à 3 % durant la période de 1996 à 2003 et était de l'ordre de 2,3 % à la hauteur du lieu de comptage permanent situé à mi-chemin entre le rang Sainte-Rose et la rue Principale à Notre-Dame-de-Lourdes pour la période de 1998 à 2006 (M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 51 ; M. Jean-Luc Pellerin, DT4, p. 57).

Selon le ministère des Transports, le développement récréotouristique du nord de la région de Lanaudière a contribué à l'augmentation du trafic sur la route 131 : « le secteur récréotouristique est celui ayant affiché la plus forte croissance pour le bassin de la route 131 au cours des dernières années » (PR5.1a, p. 2-2 et 2-3). L'industrie touristique serait ainsi en plein essor dans la région au nord de Saint-Félix-de-Valois.

La route 131 est également utilisée pour le transport local et régional des marchandises de même que pour l'acheminement de biens à l'extérieur de la région de Lanaudière, notamment pour la volaille et les produits forestiers. Le Ministère ne prévoit pas de diminution du camionnage sur la route 131 au cours des prochaines années étant donné que l'élevage avicole ainsi que les activités manufacturières et commerciales sont en croissance dans la région. Cependant, les activités forestières au nord de Saint-Félix-de-Valois sont actuellement à la baisse et l'industrie forestière vit une difficulté majeure[1], les deux usines de Louisiana-Pacific Canada Ltd. De Saint-Michel-des-Saints étant fermées depuis le mois d'août 2006. L'usine de sciage de Sainte-Émélie-de-l'Énergie fonctionne également de façon temporaire et devrait cesser d'ici peu ses activités pour une période indéterminée (M. Serge Bonin, DT1, p. 40 et 41 et DT4, p. 70).

Pour plusieurs participants, ces fermetures d'usines qui réduisent le volume de trafic lourd sur la route 131 remettent en question la justification des projets, particulièrement celui du contournement à Saint-Félix-de-Valois. Cependant, selon le ministère des Transports et certains participants, ces entreprises forestières pourraient éventuellement reprendre leurs activités. De plus, la Chambre de commerce de la Haute-Matawinie a souligné que les entreprises touchées par la crise étudient actuellement de nouvelles opportunités de développement pour diversifier leurs activités (DM6, p. 5). Pour le Ministère, les activités des entreprises de transport continueront de croître au cours des prochaines années (PR5.1a, annexe 1, p. 17).

Par ailleurs, la municipalité de Saint-Félix-de-Valois est l'un des quatre principaux pôles de croissance de la MRC de Matawinie[2]. Elle est susceptible de prendre de plus en plus d'importance et elle constitue une porte d'entrée vers le nord de cette région. Cette municipalité joue un rôle de premier plan dans les secteurs agricole et industriel. La population de cette municipalité a connu une croissance constante de 1981 à 1996 et elle s'est accrue de 6,76 % entre 1996 et 2006. De plus, la population saisonnière estimée est passée de 456 en 2002 à 631 au 1er janvier 2007 (DA9 ; DB6.1, p. 204, 279 et 281 ; DB7.1, p. IV-166 à IV-168 ; DB42.3).

L'Institut de la statistique du Québec prévoit que la population de la Matawinie augmentera de 10,48 % de 2006 à 2016, comparativement à 3,31 % pour le Québec[3] (DA9). Selon le représentant du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, cette région connaîtra la plus forte croissance

1. Cet aspect est également traité plus loin dans la section qui porte sur le transport lourd.
2. Les municipalités de Rawdon, de Saint-Félix-de-Valois, de Saint-Donat et de Saint-Michel-des-Saints sont les quatre pôles de croissance de la MRC de Matawinie (DB6.1, p. 204).
3. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population de la MRC de Matawinie a augmenté de 13,83 % entre 1996 et 2006 (DA9).

démographique au Québec pour les 25 prochaines années (M. Sylvain Laramée, DT3, p. 109). Le représentant de la MRC de Matawinie a également souligné que le phénomène de conversion de chalets en résidences permanentes a pris de l'ampleur depuis 1995 dans cette région (M. Gilles Locat, DT4, p. 76).

Par ailleurs, la population des municipalités de Notre-Dame-des-Prairies et de Notre-Dame-de-Lourdes a augmenté respectivement de 19,83 % et 9,16 % entre 1996 et 2006. Toutefois, la population de la MRC de Joliette devrait demeurer relativement stable jusqu'en 2016[1] (DA9).

- *Constat — La commission constate que les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois visent à satisfaire l'augmentation du volume de circulation générée principalement par l'activité économique et la vocation récréotouristique du nord de la région de Lanaudière ainsi que par la croissance démographique de la MRC de Matawinie.*

## Les niveaux de service

Le ministère des Transports a déterminé les conditions de fluidité de la circulation à partir des niveaux de service actuels et estimés des sections courantes et des carrefours. Le niveau de service est exprimé par six paliers désignés par les lettres A à F. La lettre A indique un écoulement libre de la circulation tandis que la lettre E équivaut à la capacité théorique maximale de la route et la lettre F, à un état de congestion où la demande excède la capacité. Le niveau de service se définit également en fonction des délais aux carrefours. De plus, le Ministère considère le niveau de service D comme étant le seuil à partir duquel des interventions sont envisagées pour améliorer la fluidité de la circulation. Ce niveau de service représente des conditions instables d'écoulement de la circulation avec des restrictions à la liberté de manœuvre (M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 52).

Les sections courantes du segment visé par le projet d'élargissement s'approchaient ou atteignaient en 2003 la capacité théorique de la route lors des périodes les plus achalandées. Le niveau de service entre le rang de la Première-Chaloupe et la rue Principale correspondait à E pour les périodes de pointe en semaine, du vendredi après-midi et du dimanche après-midi. Entre la rue Principale et le chemin Barrette, le niveau de service était de D, sauf pour la période de pointe du dimanche après-midi où le niveau de service entre la rue Principale et le rang Frédéric diminuait à E. De

1. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population de la MRC de Joliette a augmenté de 10,72 % entre 1996 et 2006 (DA9).

plus, même si les niveaux de service aux carrefours contrôlés par des feux de circulation sont adéquats, des problèmes de congestion récurrente ont été observés occasionnellement aux carrefours du rang Sainte-Rose et de la rue Principale durant les périodes de pointe, en particulier le dimanche en fin d'après-midi, en raison notamment de la présence d'un marché aux puces et du retour des adeptes de villégiature et d'activités récréatives venant du nord de la région de Lanaudière (PR5.1a, annexe 1, p. 4, 5, 15 et 17 ; DA24, p. 4).

Selon le Ministère, une détérioration des conditions d'écoulement de la circulation serait anticipée avec l'augmentation prévue du volume de circulation. Le nombre d'heures par année où ce segment de la route 131 se trouve dans des conditions de circulation contraignantes, soit le niveau de service E, atteignait 55 heures en 2001 et 309 en 2005 à la hauteur du lieu de comptage permanent à Notre-Dame-de-Lourdes. Ce nombre atteindrait 900 heures en 2010 et 1 825 heures en 2015 (DA22, p. 16).

D'après le Ministère, le manque de fluidité qui était auparavant attribué à la présence d'un grand nombre de villégiateurs et de touristes qui empruntaient la route 131 durant les fins de semaine est maintenant aussi lié au phénomène de migration pendulaire durant les jours de semaine. Selon lui, ce phénomène influe directement sur la demande en transport et risque de s'accentuer dans l'avenir. Les faibles variations saisonnières et mensuelles du nombre de véhicules observées en 2005 à la hauteur du lieu de comptage permanent à Notre-Dame-de-Lourdes de même qu'une plus forte progression du débit des jours de semaine depuis 1998 par rapport à ceux de la fin de semaine font en sorte que la route 131 se rapproche d'un profil urbain (DA22, p. 6 à 9 et 22 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT1, p. 90 et 91 ; M. Jean-Luc Pellerin, DT4, p. 58 à 61).

En ce qui concerne le segment visé par le projet de contournement, le niveau de service de la plupart des sections courantes et des carrefours était qualifié d'adéquat par le ministère des Transports. Les améliorations ponctuelles réalisées depuis 1997 ont contribué à augmenter la fluidité de ce segment. Le niveau de service pour les sections où la vitesse affichée est supérieure à 70 km/h se situait à C ou D. Seul le secteur du noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois, où les limites de vitesse sont de 30 km/h et 50 km/h, était problématique en matière de fluidité avec un niveau de service correspondant à E. Par ailleurs, depuis l'implantation d'une bretelle de virage à droite, le carrefour de la route 131 avec la rue Principale offre une bonne fluidité en direction sud. Cependant, des problèmes d'écoulement de la circulation peuvent survenir occasionnellement en direction nord. Pour sa part, le carrefour de la route 131 avec le chemin Barrette présentait un niveau F à l'heure de pointe du dimanche durant la période estivale (PR3.2b, p. 10, 11, 18 et 25 ; DA24, p. 4).

À l'horizon 2020 et même avec l'augmentation des débits de circulation appréhendée, les niveaux de service de ce segment et de ces carrefours au nord du chemin Barrette ne dépasseraient pas le niveau D, sauf aux endroits où des problèmes de fluidité ont déjà été observés (PR3.2b, p. 14 et 22).

- *Constat — La commission constate qu'il existe actuellement des problèmes de capacité et de fluidité durant les périodes les plus achalandées pour le segment visé par le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et que cette situation s'accentuera dans le futur. Pour ce qui est du projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois, la commission constate que la traversée du noyau villageois limite la fluidité de la circulation.*

## Le transport lourd

Selon les différents tronçons à l'étude, les véhicules lourds représentaient de 6 à 12 % du trafic total en 2003, la proportion la plus élevée étant atteinte dans le secteur visé par le projet de contournement, et plus spécifiquement sur le tronçon entre la route 345 et le chemin de la Côte-du-Domaine à Saint-Félix-de-Valois (PR5.1a, annexe 1, p. 2 ; PR3.2b, p. 3 et 19). En 2006, le nombre moyen de véhicules lourds à la hauteur du lieu de comptage permanent situé entre le rang Sainte-Rose et la rue Principale à Notre-Dame-de-Lourdes s'établissait à 1 100 camions par jour, soit environ 6 à 7 % du volume total de véhicules, dont 43 % étaient des camions de type articulé (M. Jean-Luc Pellerin, DT4, p. 61).

Selon les données recueillies par le ministère des Transports au lieu de comptage permanent, la fermeture d'entreprises forestières dans la municipalité de Saint-Michel-des-Saints a entraîné une réduction de 15,3 % des véhicules lourds articulés sur la route 131 pour les mois d'août à décembre 2006, soit environ 80 camions par jour. Cependant, une croissance de 1,5 % des camions porteurs, correspondant à environ 10 camions par jour, a été observée pour cette même période. Selon le Ministère, étant donné la croissance des activités économiques dans la région, « le nombre de véhicules lourds sur la route 131 devrait continuer de croître, et ce, malgré les fermetures d'entreprises liées à l'industrie forestière dans le secteur de Saint-Michel-des-Saints. Probablement que, d'ici peu, cette croissance aura comblé la diminution observée sur la route 131 » (DA23).

Par ailleurs, la circulation des véhicules lourds en transit dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois entraîne des nuisances majeures pour les riverains telles que le bruit, les vibrations et les poussières. Pour leur part, les camionneurs doivent composer avec les nombreux accès desservant les propriétés, l'étroitesse de la chaussée, la présence de poteaux électriques dans la chaussée, la proximité des

bâtiments par rapport à la rue, la configuration du carrefour de la rue Principale et de la route 131 limitant les manœuvres de virage pour les camions articulés, la présence d'une école secondaire fréquentée par plus de 1 000 élèves ainsi que la circulation des piétons et des cyclistes. Une augmentation du camionnage dans le noyau villageois aurait comme conséquence d'amplifier les conflits d'usages et les inconvénients autant pour les riverains que pour les camionneurs.

- *Constat — La commission constate que la problématique du transport lourd en transit dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois est liée aux conflits d'usages entre la vocation régionale de la route 131 et celle du milieu traversé.*

# La sécurité des usagers

## Les accidents et les secteurs problématiques

De 2000 à 2003, 325 accidents se sont produits sur les segments visés par les projets d'élargissement et de contournement entre le boulevard Antonio-Barrette à Notre-Dame-des-Prairies et le 2e rang de Ramsay à Saint-Félix-de-Valois, dont 228 en section courante et 97 aux carrefours. Près de 63 % de ceux-ci se sont traduits par des dommages matériels seulement. De plus, 5 accidents mortels et 18 accidents avec blessés graves ont été recensés durant cette période, soit 7 % de l'ensemble des accidents. Ce pourcentage est supérieur à la moyenne provinciale de 4,6 % établie en 2003 par le ministère des Transports pour des routes comparables (PR5.1a, annexe 1, p. 6 et 7 ; PR3.2b, p. 4 et 5).

Les camions ont été impliqués dans 40 des 325 accidents. Sept accidents ont mis en cause des piétons, un accident impliquait un cycliste et cinq des véhicules hors route. Les pertes de contrôle représentaient 30 % des accidents graves ou mortels, suivies par les collisions frontales (22 %), les virages à gauche (17 %) et les collisions arrière (13 %). Soulignons que tous les accidents mortels se sont produits durant la nuit (PR5.1a, p. 2-21, 2-23 et annexe 1, p. 7 ; PR3.2b, p. 5 ; DA24, p. 6).

En ce qui concerne le segment visé par le projet d'élargissement, les taux d'accidents en section courante pour la période de 2000 à 2003 sont inférieurs au taux moyen provincial et aux taux critiques[1] (tableau 3). Le tronçon entre la rue Principale et le chemin Barrette constitue toutefois un secteur accidentogène en raison du grand

1. Le ministère des Transports prévoit généralement intervenir pour améliorer la sécurité routière lorsque le taux d'accidents d'une section courante ou d'un carrefour est supérieur au taux moyen provincial (M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 52).

nombre d'accès et de mouvements au nord du rang Frédéric occasionnés notamment par la présence d'un camping, d'un marché aux puces et de résidences. De plus, six des huit accidents graves ont eu lieu sur ce tronçon, dont quatre étaient des collisions frontales (PR5.1a, annexe 1, p. 8, 19 et 20).

**Tableau 3 Nombre et taux d'accidents sur la route 131 entre le boulevard Antonio-Barrette à Notre-Dame-des-Prairies et le chemin Barrette à Saint-Félix-de-Valois**

| | Nombre d'accidents 2000-2003 | | | Taux d'accidents[1] 2000-2003 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total | Blessés graves | Mortels | Taux | Taux moyen provincial | Taux critique |
| **Section courante** | | | | | | |
| Du boulevard Antonio-Barrette au rang de la Première-Chaloupe (NDP) (1,8 km) | 6 (3,3 acc./km) | 0 | 0 | — | 1,20[2] | — |
| Du rang de la Première-Chaloupe au rang Sainte-Rose (NDL) (1,8 km) | 22 (12,2 acc./km) | 1 (0,6 acc./km) | 0 | 0,50 | | 1,59 |
| Du rang Sainte-Rose à la rue Principale (NDL) (1,6 km) | 25 (15,6 acc./km) | 1 (0,6 acc./km) | 0 | 0,62 | | 1,61 |
| De la rue Principale au chemin Barrette (SFV) (4,2 km) | 52 (12,4 acc./km) | 6 (1,4 acc./km) | 0 | 0,67 | | 1,48 |
| **Sous-total section courante** (9,4 km) | **105** | **8** | **0** | **± 11,2 accidents/km** | | |
| **Carrefour** | | | | | | |
| Rang de la Première-Chaloupe (NDP) | 34 | 1 | 0 | 1,51 | 1,38[3] | 1,98 |
| Rang Sainte-Rose (NDL) | 11 | 0 | 0 | 0,52 | | 2,00 |
| Rue Principale (NDL) | 23 | 1 | 2 | 1,03 | | 1,98 |
| **Sous-total carrefour** | **68** | **2** | **2** | | | |
| **Total** | **173** | **10** | **2** | **43,3 accidents/année** | | |

(NDP) Notre-Dame-des-Prairies ; (NDL) Notre-Dame-de-Lourdes ; (SFV) Saint-Félix-de-Valois.

(1) Le taux d'accidents tient compte du débit de circulation à un endroit donné au moment de l'analyse des accidents et est exprimé en nombre d'accidents par million de véhicules parcourant 1 km ou entrant dans un carrefour (axes principal et secondaire). Le taux critique constitue un seuil à ne pas dépasser pour une section de route ou un carrefour (PR5.1a, annexe 1, p. 8 ; PR3.2b, p. 6).

(2) Taux moyen provincial pour une section courante (PR5.1a, annexe 1, p. 9 ; PR3.2b, p. 6).

(3) Taux moyen provincial pour un carrefour en croix (PR3.1a, annexe 1, p. 2).

Sources : adapté de PR5.1a, annexe 1, p. 8 à 11 ; DA24, p. 5 et 9.

Les taux d'accidents pour les carrefours du segment visé par le projet d'élargissement sont également inférieurs aux taux critiques, ces derniers ayant fait l'objet de travaux d'amélioration depuis 1997. Cependant, le carrefour de la route 131 et du rang de la Première-Chaloupe est demeuré problématique, le taux d'accidents étant supérieur au taux moyen provincial. Selon le ministère des Transports, la zone de convergence à l'approche sud de ce carrefour contribue à cette problématique et en fait un secteur qui présente un risque élevé d'accidents (PR5.1a, annexe 1, p. 11 et 20 ; M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 52 et 53). Par ailleurs, en raison des accidents mortels qui ont eu lieu au carrefour de la rue Principale, la commission considère qu'une attention particulière devrait y être portée même si le taux d'accidents se situe en deçà du taux moyen provincial et du taux critique.

Quant au segment visé par le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois, plusieurs interventions réalisées depuis 1997 ont entraîné une baisse des accidents sur le tronçon entre la route 345 et le rang Sainte-Marie. Cependant, la section courante entre le chemin Barrette et la route 345 présentait, pour la période de 2000 à 2003, un taux d'accidents supérieur à la moyenne observée pour une route nationale et s'approchait du taux critique (tableau 4). La commission tient à souligner que ce tronçon ressort comme étant le plus problématique des deux projets. Celui-ci affichait le taux d'accidents le plus élevé de toutes les sections courantes visées par les projets d'élargissement et de contournement à l'étude et un nombre relativement important d'accidents par kilomètre.

**Tableau 4 Nombre et taux d'accidents sur la route 131 entre le chemin Barrette et le 2e rang de Ramsay à Saint-Félix-de-Valois**

| | Nombre d'accidents 2000-2003 | | | Taux d'accidents[1] 2000-2003 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Total | Blessés graves | Mortels | Taux | Taux moyen provincial | Taux critique |
| **Section courante** | | | | | | |
| Du chemin Barrette à la route 345 (3,3 km) | 66 (20,0 acc./km) | 2 (0,6 acc./km) | 2 (0,6 acc./km) | 1,46 | | |
| De la route 345 au 1er rang de Ramsay (2,5 km) | 53 (21,2 acc./km) | 3 (1,2 acc./km) | 1 (0,4 acc./km) | 1,15 | 1,20[2] | 1,58 |
| Du 1er rang de Ramsay au 2e rang de Ramsay (1,2 km) | 4 (3,3 acc./km) | 1 (0,8 acc./km) | 0 | — | | — |
| **Sous-total section courante** (7 km) | **123** | **6** | **3** | **± 17,6 accidents/km** | | |
| **Carrefour** | | | | | | |
| Chemin Barrette | 13 | 2 | 0 | 0,71 | 0,80[3] | 1,34 |
| Route 345 | 7 | 0 | 0 | 0,35 | | 1,36 |
| 1er rang de Ramsay | 9 | 0 | 0 | 0,25 | | 1,65 |
| **Sous-total carrefour** | **29** | **2** | **0** | | | |
| **Total** | **152** | **8** | **3** | **38,0 accidents/année** | | |

(1) Le taux d'accidents tient compte du débit de circulation à un endroit donné au moment de l'analyse des accidents et est exprimé en nombre d'accidents par million de véhicules parcourant 1 km ou entrant dans un carrefour (axes principal et secondaire). Le taux critique constitue un seuil à ne pas dépasser pour une section de route ou un carrefour (PR5.1a, annexe 1, p. 8 ; PR3.2b, p. 6).

(2) Taux moyen provincial pour une section courante (PR5.1a, annexe 1, p. 9 ; PR3.2b, p. 6).

(3) Taux moyen provincial pour un carrefour en « T » ou à trois approches (PR3.1a, annexe 1, p. 2).

Sources : adapté de PR3.2b, p. 6 et 7 ; DA24, p. 5 et 9.

La croissance anticipée du trafic pourrait amplifier les problèmes de sécurité routière à certains endroits sur la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. Selon le ministère des Transports, sans intervention et en référence à la période de 2000 à 2003, le nombre annuel d'accidents à l'horizon 2016 augmenterait de 5 pour le segment visé par le projet d'élargissement et de 4,4 pour celui visé par le projet de contournement (DA24, p. 9).

- *Constat — La commission constate que, pour le segment visé par le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, le carrefour du rang de la Première-Chaloupe, celui de la rue Principale et la section courante entre la rue Principale et le chemin Barrette constituent des secteurs accidentogènes. Il en est de même pour la section courante entre le chemin Barrette et la route 345 du segment visé par le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois.*

- ***Avis 1** — La commission est d'avis que les problèmes de sécurité routière, de capacité et de fluidité sur la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de même que les nuisances occasionnées par le transport lourd en transit dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois justifient une intervention du ministère des Transports.*

# Les solutions proposées

Le ministère des Transports justifie les projets en raison de la croissance des débits de circulation sur la route 131, qui diminuerait la fluidité et entraînerait des problèmes de sécurité routière sur certains tronçons. Ils amélioreraient les conditions de circulation, en plus de soutenir le développement économique régional. Mentionnons que la route 131 est l'un des principaux axes nord-sud de Lanaudière donnant accès à une zone récréotouristique et de villégiature en croissance et aux ressources forestières et fauniques du territoire au nord de Lanaudière dans la MRC de Matawinie.

## L'élargissement de la route à quatre voies séparées

L'élargissement à quatre voies dans le corridor actuel de la route 131 constitue la solution proposée par le ministère des Transports pour augmenter la capacité actuelle de la route et améliorer la fluidité de la circulation entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois. L'ajout de voies de circulation réduirait également les problèmes de fluidité aux carrefours avec feux de circulation (M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 55 et 64).

De plus, le terre-plein séparant les voies de circulation comprenant dix ouvertures espacées de plus de 500 m canaliserait les mouvements de virage à gauche et améliorerait la sécurité des sections courantes de la route en réduisant les zones de conflits[1]. Selon le Ministère, le nombre d'accidents par année serait réduit d'environ

1. Selon le ministère des Transports, pour des raisons de sécurité, les routes à quatre voies doivent être séparées dans les zones où la vitesse affichée est de 90 km/h et plus. Elles peuvent également l'être pour une vitesse affichée de 70 km/h (M. Jean-Pierre Barabé, DT3, p. 14 et 15). De plus, le taux d'accidents aux ouvertures de terre-plein en section courante est inférieur à celui des intersections (PR5.1a, p. 2-9).

seize à l'horizon 2016 par rapport à la moyenne annuelle pour la période de 2000 à 2003. La glissière de béton prévue au centre du terre-plein éliminerait les collisions frontales (PR5.1a, p. 2-9 et 2-10 ; DA24, p. 9 ; M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 54).

Cependant, la présence de ce terre-plein nuirait à l'accessibilité aux propriétés riveraines de la route 131, dont celle de plusieurs commerces. Elle occasionnerait également des détours pour certains producteurs agricoles dont l'accès à leur champ se fait à partir de cette route, principalement entre les rangs Sainte-Rose et Frédéric (M. Xavier Bernard, DT5, p. 7 ; Syndicat de l'UPA Kildare-Lanaudière et Syndicat UPA du Nord, DM22, p. 5 et 6). Ce terre-plein aurait en outre comme conséquence d'augmenter le temps d'intervention au cours d'une situation d'urgence (DB44 ; Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, DM10, p. 15). De plus, les usagers risqueraient d'emprunter les rues locales qui sont adjacentes à la route 131 dans le but de minimiser les détours. Cette situation entraînerait, selon plusieurs participants, une circulation accrue dans les secteurs résidentiels de Notre-Dame-de-Lourdes, diminuant ainsi la qualité de vie des résidants.

Selon le ministère des Transports, l'élargissement de la route 131 améliorerait la sécurité routière au carrefour du rang de la Première-Chaloupe en éliminant le problème de convergence des voies de circulation. Une voie auxiliaire de virage à gauche protégée par un îlot de béton serait aménagée à ce carrefour. Les carrefours du rang Sainte-Rose, de la rue Principale et du rang Frédéric comprendraient également une voie de virage à gauche protégée (PR5.1a, annexe 1, p. 21 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT4, p. 84 ; M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 83).

De plus, afin d'assurer une meilleure fluidité de la circulation durant les périodes achalandées, le ministère des Transports prévoit enlever les feux de circulation au carrefour du rang Sainte-Rose et les remplacer par des arrêts obligatoires sur la route secondaire. Selon lui, ceux-ci n'étaient pas nécessaires au moment de leur installation en 1997 et le projet d'élargissement aurait un effet plus bénéfique sur la sécurité routière à ce carrefour que les feux de circulation actuels (PR5.1a, p. 2-6 à 2-8 ; DA1.2, p. 17 ; DA42 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT1, p. 69, 104 et 106). La municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes de même que le Syndicat de l'UPA Kildare-Lanaudière et le Syndicat UPA du Nord considèrent toutefois ces feux de circulation comme nécessaires pour assurer la sécurité des automobilistes de même que celle de tous les usagers, notamment les producteurs agricoles, les cyclistes, les piétons, les écoliers et les personnes âgées (DM10, p. 10 et 13 ; DM22, p. 6). Soulignons qu'à la suite de l'installation des feux à ce carrefour, le nombre d'accidents a diminué de près de 20 % pour la période de 1998 à 2000 par rapport à celle de 1994 à 1996 (DA42).

Quant à la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, elle souhaite que le ministère des Transports élargisse le rang Frédéric et mette en place des feux de circulation pour sécuriser les virages au carrefour du rang Frédéric et prévenir les éventuelles files d'attente sur ce rang (DM19, p. 4 et 8). Le Ministère a précisé à l'audience publique que la nécessité de mettre en place des feux de circulation était réévaluée tous les cinq ans et que le carrefour du rang Frédéric de même que celui du rang Sainte-Rose feraient ultérieurement l'objet de cette évaluation (M. Jean-Pierre Barabé, DT1, p. 70 et DT3, p. 130 et 131).

Par ailleurs, la commission considère que l'ajout d'une voie de circulation par direction, la configuration rectiligne de la route accentuée par la présence du terre-plein avec une glissière de béton, la faible densité du milieu bâti d'un seul côté de la route et le peu d'encadrement visuel pourraient faire en sorte que la vitesse pratiquée soit supérieure à celle permise. À ce propos, le ministère des Transports a indiqué que les panneaux d'affichage de la vitesse permise avaient très peu d'influence s'ils n'étaient pas appuyés par des contraintes spatiales ou un environnement physique qui incitent les conducteurs à réduire leur vitesse (DA25.3, p. 2 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT4, p. 35 et 36).

Enfin, le Ministère prévoit évaluer avant les travaux de construction les zones à risque de poudrerie et d'accumulation de neige qu'occasionnerait la présence de la glissière de béton au centre du terre-plein. Des écrans brise-vent pourraient être mis en place, le cas échéant, pour minimiser ce risque. Un suivi serait également réalisé (M. Jean-Pierre Barabé, DT3, p. 145 et 146).

- ***Avis 2*** — *La commission est d'avis que le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois améliorerait la sécurité routière, notamment en limitant le risque de collisions frontales, et augmenterait la capacité de la route et la fluidité de la circulation. Toutefois, la présence du terre-plein nuirait à l'accessibilité des propriétés riveraines et augmenterait les délais d'intervention des services d'urgence.*

- ***Avis 3*** — *La commission est d'avis que le ministère des Transports devrait s'assurer, en collaboration avec les services d'urgence, que la configuration du projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois permette de maintenir un temps d'intervention adéquat en situation d'urgence.*

- ***Avis 4*** — *Dans le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois, la commission est d'avis que le retrait des feux de circulation au carrefour du rang Sainte-Rose et l'installation ou non de nouveaux feux de circulation au rang Frédéric méritent un examen plus approfondi pour assurer la sécurité de tous les usagers.*

- ***Avis 5*** *— La commission est d'avis que le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois pourrait avoir comme effet d'augmenter la vitesse pratiquée. Des aménagements devraient être prévus par le ministère des Transports pour inciter les conducteurs à respecter la vitesse permise. Ces aménagements permettraient d'optimiser les retombées du projet en matière de sécurité routière.*

## La voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois

Pour le ministère des Transports, la construction d'une voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois constituerait une solution à long terme qui respecterait la vocation régionale de la route 131 et qui améliorerait la sécurité et la fluidité de la circulation. Cette solution éviterait les expropriations modifiant la trame urbaine ainsi que les nuisances et les conflits d'usages qu'aurait entraîné un élargissement de la route actuelle à quatre voies séparées dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois (DA14, p. 12, 13 et 22 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT3, p. 119 et 120 et DT5, p. 19). La séparation du trafic de transit de la circulation locale permettrait d'alléger le flux de véhicules traversant le noyau villageois. La réduction de la circulation des véhicules et du camionnage de transit dans ce secteur urbanisé aurait également pour effet d'améliorer la qualité de vie des résidants.

Selon le Ministère, jusqu'à 60 % des déplacements effectués sur la route 131 actuelle entre le chemin Barrette et le chemin de la Côte-du-Domaine pourraient être réaffectés sur la voie de contournement projetée. Cette répartition est basée sur deux enquêtes origine-destination réalisées par le ministère des Transports en 1996[1]. Les déplacements ayant une origine ou une destination autre que le territoire de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois ont été considérés par le Ministère comme des déplacements en transit qui seraient réaffectés sur la voie de contournement (PR3.2b, p. 21 ; M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 54 ; DA28).

Soulignons que le ministère des Transports n'a pas jugé nécessaire de mettre à jour les données de ces enquêtes (M. Jean-Pierre Barabé, DT1, p. 39). La commission estime que cette répartition modale basée sur le comportement des usagers de la route 131 en 1996 pourrait s'avérer différente aujourd'hui en raison du phénomène de migration pendulaire des résidants qui s'accentue dans cette région et de la croissance des déplacements liés au développement récréotouristique du nord de Lanaudière.

1. En ce qui concerne les véhicules circulant en direction nord : 2 301 des 5 392 déplacements sur lesquels ont portés les enquêtes avaient pour destination Saint-Félix-de-Valois (43 %), 1 048, le nord de Saint-Jean-de-Matha (19 %), 1 038, Saint-Jean-de-Matha (19 %) et 881, Saint-Gabriel (16 %). En direction sud : 1 501 des 4 453 déplacements provenaient du nord de Saint-Jean-de-Matha (33 %), 1 477, de Saint-Jean-de-Matha (33 %), 776, de Saint-Félix-de-Valois (17 %) et 257, de Saint-Gabriel (6 %) (DA5, figures 4.1 et 4.2).

Selon le ministère des Transports, le nombre d'accidents par rapport à la moyenne annuelle pour la période de 2000 à 2003 diminuerait d'environ douze par année à l'horizon 2016, en incluant les accidents sur la voie de contournement et sur la route traversant le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois (DA24, p. 9 et 11 ; M. Jean-François Rouillon, DT4, p. 54 et 55). Dans une perspective de sécurité routière et de fluidité, le ministère des Transports entend également mettre en place une servitude de non-accès le long de la voie de contournement. Cette servitude vise à éviter les accès directs à la route à partir des propriétés adjacentes. Le Ministère permettrait toutefois un raccordement à une éventuelle infrastructure routière que la municipalité de Saint-Félix-de-Valois souhaiterait mettre en place pour desservir un nouveau secteur commercial à proximité de la voie de contournement (PR3.2b, p. 27 ; PR5.1b, p. 12 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT2, p. 38 et 39).

- ***Avis 6*** *— La commission est d'avis qu'une route de contournement à Saint-Félix-de-Valois permettrait d'améliorer le bilan global des accidents, la fluidité de la circulation pour les usagers en transit et favoriserait les déplacements interrégionaux des marchandises. De plus, la séparation du trafic de transit de la circulation locale faciliterait les déplacements pour les usagers de la route 131 actuelle dans le noyau villageois et serait bénéfique pour améliorer la qualité de vie des citoyens.*

# Chapitre 3 Les enjeux associés aux projets

Bien que les projets d'élargissement et de contournement soient justifiés pour régler une problématique de transport, plusieurs enjeux subsistent, particulièrement en regard du milieu humain. Les principaux enjeux concernent les activités économiques des municipalités traversées, la qualité du milieu de vie des résidants en rapport avec les acquisitions, le climat sonore et le paysage ainsi que l'alimentation en eau potable de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois.

## Les activités économiques

Dans l'éventualité où ils seraient réalisés, les projets auraient des effets sur les commerces en bordure de la route 131 actuelle. Ceux-ci se situent notamment dans le périmètre urbain de Notre-Dame-de-Lourdes et dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois. La présente section traite des répercussions anticipées, des mesures proposées par le ministère des Transports visant à les atténuer ainsi que des particularités liées à l'économie des deux municipalités touchées. Les effets que pourraient avoir les projets sur la production avicole sont également abordés.

### Les effets sur les commerces

Des participants à l'audience publique, dont les représentants des municipalités de Notre-Dame-de-Lourdes et de Saint-Félix-de-Valois, ont exprimé leurs craintes de voir se détériorer la situation économique locale à la suite de la réalisation des projets. De même, plusieurs gens d'affaires se sont dits préoccupés par les impacts des projets sur leur entreprise. Par ailleurs, selon certains participants, le fait que les projets se discutent depuis de nombreuses années entraînerait déjà des effets négatifs en raison du climat d'incertitude qu'ils créent : « Que ce soit les institutions financières, les entrepreneurs ou les futurs investisseurs, tous se restreignent dans l'implantation, l'expansion ou la rénovation de leur entreprise, faute de voir leur argent et les efforts mis à leurs investissements couler à l'eau » (Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois, DM12, p. 3).

Dans le secteur où le ministère des Transports prévoit élargir la route, les problèmes anticipés ont trait à l'accès aux commerces et aux industries pour la clientèle de passage, principalement en provenance du nord, en raison de la présence du terre-plein avec glissière de béton. Pour le secteur du contournement, c'est le fait que la

circulation de transit serait détournée du noyau urbanisé où se concentre l'activité commerciale de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Dans les deux cas, les effets anticipés sont les mêmes : diminution de l'achalandage, baisse du chiffre d'affaires et éventuelles pertes d'emplois. Des participants craignent également la fermeture de certains commerces et une diminution de l'évaluation foncière des propriétés due à la baisse du chiffre d'affaires des entreprises.

Le ministère des Transports a documenté les répercussions anticipées des deux projets sur les activités économiques. Il distingue dans son étude les commerces qui sont plus sensibles aux clientèles de transit de ceux qui servent principalement des clientèles locales et régionales, c'est-à-dire les résidants permanents de la municipalité visée et ceux des localités avoisinantes, ainsi que les villégiateurs propriétaires des résidences secondaires. Selon le Ministère, le projet entraînerait surtout une diminution du chiffre d'affaires des commerces sensibles à la clientèle de transit. Plus particulièrement, les effets se répercuteraient sur les commerces associés à la restauration, à l'alimentation, aux divertissements et aux services liés aux véhicules motorisés comme les stations-service, les ateliers de mécanique générale et de réparation de voitures. Ainsi, 29 % des commerces du tronçon touché par l'élargissement seraient sensibles au transit alors que, pour le tronçon touché par le contournement de Saint-Félix-de-Valois, c'est 42 % qui y seraient sensibles (tableaux 5 et 6).

**Tableau 5 Sensibilité des commerces à la clientèle de transit en 2007 le long du tronçon touché par l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois**

| | Catégorie de commerces | Nombre | Pourcentage |
|---|---|---|---|
| Commerces sensibles au transit | Restauration, alimentation et divertissement | 6 | 17,6 |
| | Services liés à l'automobile | 4 | 11,8 |
| | *Sous-total* | *10* | *29,4* |
| Commerces peu sensibles au transit | Commerces de biens réfléchis* | 8 | 23,5 |
| | Services industriels | 7 | 20,6 |
| | Services professionnels | 9 | 26,5 |
| | *Sous-total* | *24* | *70,6* |
| | *Total* | *34* | *100* |

* L'achat de biens réfléchis, comme les meubles et les véhicules automobiles, suppose une réflexion de la part du consommateur.

Source : adapté de DA16.

**Tableau 6 Sensibilité des commerces à la clientèle de transit en 2007 le long du tronçon de la route 131 touché par le contournement à Saint-Félix-de-Valois**

| | Catégorie de commerces | Nombre | Pourcentage |
|---|---|---|---|
| Commerces sensibles au transit | Restauration et alimentation | 11 | 18,7 |
| | Services liés à l'automobile | 14 | 23,7 |
| | *Sous-total* | *25* | *42,4* |
| Commerces peu sensibles au transit | Services divers personnels | 15 | 25,4 |
| | Services industriels | 11 | 18,6 |
| | Santé et soins personnels | 5 | 8,5 |
| | Habitation | 3 | 5,1 |
| | *Sous-total* | *34* | *57,6* |
| | *Total* | *59* | *100* |

Source : adapté de DA16.

La plupart des études sur les répercussions économiques des projets routiers portent sur des contournements et non pas sur des élargissements. Cependant, se basant sur des études de cas au Québec ainsi que sur des études européennes et étasuniennes, le ministère des Transports estime à 10 % la baisse moyenne du chiffre d'affaires pour les commerces sensibles au transit dans le secteur de l'élargissement de la route 131 (M$^{me}$ Claude-Anne Baillargeon, DT3, p. 12 et 13).

Dans le secteur contourné à Saint-Félix-de-Valois, le promoteur évalue la baisse moyenne du chiffre d'affaires des commerces sensibles au transit à court terme à 15 %, mais celle-ci pourrait atteindre 30 % pour les commerces les plus vulnérables, soit les commerces saisonniers (*ibid.* ; PR3.1b, p. 5-72). La proportion relative des différentes clientèles (locale, régionale et de villégiature) pour chacun des commerces n'a toutefois pas été évaluée par le ministère des Transports de même que l'incidence économique réelle.

Le copropriétaire d'une chaîne de restaurants de la région, dont l'un est situé en bordure de la route 131 à la jonction des projets d'élargissement et de contournement, estime que la diminution de son chiffre d'affaires due à l'accessibilité réduite à ce restaurant serait de 25 % à 35 %, et entraînerait la perte de 15 emplois sur 60. À son avis, les commerces situés plus au nord, dans la portion de la route 131 qui serait contournée, pourraient connaître une diminution de chiffre d'affaires de plus de 50 % (M. Vincent Benny, DT6, p. 65 et 69).

Par ailleurs, le promoteur anticipe des retombées économiques positives comme la création d'emplois dans la région au moment de la construction et un essor économique apporté par un réseau routier plus efficace et mieux structuré. Il estime qu'une meilleure fluidité de la circulation réduira les temps de parcours des usagers et, donc, leurs coûts de transport. Dans le cas de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois, il prévoit un centre-ville dégagé du transport lourd, donc plus attrayant et propice à la venue des touristes et à son développement récréotouristique. Ces retombées n'ont toutefois pas été quantifiées (M$^{me}$ Claude-Anne Baillargeon, DT3, p. 32 ; DA16).

- *Constat — La commission constate que les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois seraient défavorables aux commerces dont les affaires reposent en grande partie sur une clientèle de transit. Toutefois, elle note qu'aucune évaluation quantitative à jour des pertes ou des bénéfices potentiels n'a été réalisée par le ministère des Transports.*

## Les interventions proposées par le promoteur

Le ministère des Transports ne prévoit pas de compensation financière pour les pertes de revenus des commerces subséquentes à la réalisation d'un projet routier, à moins que le commerce ne soit directement touché par une acquisition (M. Guy D'Astous, DT1, p. 43). Le promoteur prévoit cependant accompagner les municipalités touchées par les projets dans leur transition entre la situation actuelle et la situation future, mettre en place certaines mesures d'atténuation et faire un suivi de l'impact économique des projets.

### L'accompagnement des municipalités et les mesures d'atténuation

Dans son étude d'impact, le ministère des Transports souligne « l'importance du rôle des représentants municipaux dans le processus de valorisation des activités commerciales à la suite des changements d'achalandage que peut occasionner sur certains types de commerces une voie de contournement » (PR3.1b, annexe 2, p. 28). Lors de l'audience publique, il s'est engagé à accompagner la municipalité de Saint-Félix-de-Valois pour l'aider à restructurer et à réorienter les commerces qui demeurent dans la section contournée et à faciliter la transition entre la situation actuelle et la situation de contournement. Il vise ainsi à s'associer à la municipalité pour faciliter les démarches visant à revitaliser le centre-ville et à établir de nouvelles zones commerciales. Les modalités de cet accompagnement n'ont toutefois pas été précisées. Par ailleurs, le Ministère propose comme mesure d'atténuation l'aménagement de bretelles d'accès à la voie de contournement pour y raccorder une

éventuelle zone de développement de la municipalité. Il prévoit également mettre en place une stratégie d'affichage et de signalisation, de concert avec les autorités municipales et les commerçants, pour atténuer les effets de la modification des accès aux entreprises et de la perte de visibilité (DA16 ; M. Guy D'Astous, DT1, p. 44 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT3, p. 24).

Dans le cas du projet d'élargissement, les mesures d'atténuation proposées comprennent aussi une stratégie d'affichage et de signalisation pour atténuer les effets de la modification des accès aux entreprises et de la perte de visibilité due à la présence de la glissière de béton. Le ministère des Transports entend également soutenir les initiatives qui visent le changement de vocation de certains commerces et examiner la possibilité de récupérer les résidus des terrains pour lesquels des bâtiments auront été acquis afin qu'ils puissent servir à l'aménagement de certains accommodements aux commerces, tels que l'affichage ou des aires de stationnement (DA16).

### Le suivi de l'impact économique

Le ministère des Transports entend réaliser un suivi de l'impact économique des projets d'élargissement et de contournement de la route 131. Ce suivi vise à évaluer leurs répercussions sur l'économie locale de Notre-Dame-de-Lourdes et de Saint-Félix-de-Valois. Le Ministère prévoit évaluer l'impact économique en phase de réalisation des travaux, puis à la fin de la première année d'exploitation ainsi qu'à plus long terme, soit deux à trois ans après la mise en service de la route. Il prévoit également documenter les initiatives et activités de planification des autorités municipales et regroupements d'affaires visant à valoriser le secteur commercial, puis produire un rapport synthèse regroupant les évaluations réalisées avant, pendant et après les travaux d'élargissement de la route 131 et de contournement (PR3.1a, p. 7-3 ; PR3.1b, p. 6-3 ; DA16). Selon la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, ce suivi ne permettra toutefois pas d'atténuer les pertes des commerçants (DM10, p. 7).

- *Constat — La commission constate que le ministère des Transports s'est engagé à s'associer aux municipalités touchées par les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois pour en atténuer les impacts économiques. Il s'est également engagé à réaliser un suivi des répercussions sur l'économie locale.*

- ***Avis 7** — La commission est d'avis que le ministère des Transports doit définir les modalités de l'accompagnement des municipalités de Notre-Dame-de-Lourdes et de Saint-Félix-de-Valois visant à minimiser les impacts sur l'économie locale des projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois.*

## L'économie de Notre-Dame-de-Lourdes

Actuellement, les fonctions commerciales de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes sont implantées principalement du côté est de la route 131, à l'intérieur du périmètre urbain qui s'étend du sud de la rue Claude au nord de la 1re avenue, et sur la rue Principale qui lui est perpendiculaire (figure 2). Ces dernières années, Notre-Dame-de-Lourdes a dû faire face à une baisse de son activité économique en raison principalement de l'arrêt de la culture du tabac. La municipalité mise maintenant sur un développement agrotouristique centralisé sur la rue Principale et sur le développement de son secteur commercial de la route 131. Le périmètre urbain fait actuellement l'objet d'une demande d'expansion auprès des instances de la MRC de Joliette. La municipalité espère donc que celui-ci pourra s'étendre vers le sud jusqu'au rang Sainte-Rose (M. Sylvain Gagnon, DT3, p. 82).

Selon la municipalité, l'installation d'un terre-plein avec une glissière de béton au centre de la chaussée nuirait à l'accessibilité et à la visibilité des commerces actuellement implantés le long de la route 131, ainsi qu'à ceux qui voudraient s'y installer dans le futur. En 2006, elle a demandé au ministère des Transports de réévaluer la nécessité d'installer ce type d'infrastructure routière dans le secteur de son périmètre urbain.

Lors de l'audience publique, le ministère des Transports a présenté une proposition d'aménagement temporaire qui inclut la mise en place d'une voie de virage à gauche dans les deux sens au centre de la chaussée dans le périmètre urbain actuel de Notre-Dame-de-Lourdes. Cette proposition pourrait être envisagée à court terme, avant la construction du projet d'élargissement à quatre voies séparées. Plus précisément, cet aménagement comprendrait une voie dans chaque direction avec, au centre, une voie de virage à gauche dans les deux sens, à l'intérieur de l'emprise actuelle de la route 131. La vitesse affichée serait réduite de 90 km/h à 70 km/h sur ce tronçon. Pour des considérations de sécurité, un terre-plein de béton sans glissière d'approximativement 180 m de longueur et muni de voies de refuge pour effectuer les manœuvres de virage à gauche serait aménagé de chaque côté de l'intersection de la rue Principale. Selon le représentant du ministère des Transports, cet aménagement pourrait servir durant plusieurs années, tant que les débits de circulation le permettraient et que le niveau de sécurité serait adéquat. Cette période était toutefois indéterminée au moment de l'audience publique. Il est également à noter que le terre-plein prévu à l'intersection de la rue Principale nuirait tout de même à l'accès de certains commerces (M. Normand Gauthier, DT1, p. 56 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT1, p. 53 et 58, DT3, p. 37 et 46 et DT5, p. 73).

Lors de la deuxième partie de l'audience publique, les représentants de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes ont exprimé un doute quant à la pertinence de réaliser cet aménagement temporaire en raison de l'augmentation prévue du volume de la circulation. Ils demandent plutôt un aménagement permanent à quatre voies, avec une voie de virage à gauche dans les deux sens à la hauteur de leur périmètre urbain (M. Daniel Arseneault, DT7, p. 3). Or, l'élimination du terre-plein avec glissière et son remplacement par une voie de virage à gauche ne répondraient pas aux normes de sécurité du ministère des Transports pour les routes à quatre voies contiguës, celles-ci devant dorénavant être divisées par un terre-plein large gazonné ou un terre-plein étroit avec glissière de béton. Le Ministère a choisi cette seconde option afin de réduire les acquisitions nécessaires pour la réalisation du projet.

Si elle doit composer avec la présence de la glissière de béton, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes demande que soit aménagée une voie de desserte pour les commerces situés à l'intersection de la rue Principale et de la route 131. Pour éviter l'ajout d'accès directs sur la route 131, elle réclame également du promoteur l'aménagement de voies de desserte permettant de poursuivre le développement commercial de la municipalité (DM10, p. 5). À ce sujet, le ministère des Transports précise qu'il construit des voies de desserte uniquement lorsque le besoin est présent pour permettre l'accès à des terrains qui seraient enclavés par la réalisation d'un projet routier, et non en vue d'un développement éventuel (M. Jean-Pierre Barabé, DT1, p. 74).

À l'audience publique, il est apparu que les gens touchés ainsi que la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes veulent discuter avec le ministère des Transports : « Il nous faut du temps pour s'adapter et il nous faut aussi de l'aide. De véritables négociations doivent débuter. Aucune réelle négociation n'a eu lieu entre le promoteur du projet et le conseil municipal de Notre-Dame-de-Lourdes, bien que ce dernier soit ouvert à toute discussion » (DM10, p. 11).

- ***Avis 8*** — *La commission est d'avis qu'une concertation s'impose entre le ministère des Transports, la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et les commerçants du secteur afin de revoir le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de façon à assurer un meilleur accès aux commerces existants.*

## L'économie de Saint-Félix-de-Valois

### Un projet d'expansion urbaine

Afin d'atténuer les répercussions du projet de contournement sur son économie, la municipalité de Saint-Félix-de-Valois planifie une nouvelle zone commerciale à proximité du tracé projeté. À cet effet, elle prévoit construire une voie de desserte commerciale parallèle à la voie de contournement ainsi qu'une route collectrice qui la relierait à l'actuelle route 131. Le secteur accueillerait des commerces de grande et moyenne surface à vocation régionale et des commerces locaux sensibles à la circulation de transit, alors que de nouvelles zones résidentielles viendraient densifier les interstices. Pour la municipalité, la création d'un tel secteur commercial lui donnerait non seulement l'occasion d'affirmer sa vocation économique régionale, mais elle permettrait également de compenser la baisse de fréquentation de certains commerces situés sur la route 131 actuelle dans son noyau villageois (DM19, p. 3 ; DB20 ; M. Martin Sirois, DT3, p. 78).

L'aménagement de la nouvelle zone commerciale nécessiterait un agrandissement vers l'ouest du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois (figure 3). Une modification en ce sens devrait être intégrée au schéma d'aménagement et de développement de la MRC. Pour entrer en vigueur, cette modification devrait être soumise au ministre des Affaires municipales et des Régions afin qu'il juge de sa conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. Dans son second projet de schéma d'aménagement révisé, la MRC de Matawinie explique qu'un repositionnement du périmètre d'urbanisation serait de mise « pour tenir compte des nouvelles réalités, comme la mise en place de la voie de contournement, mais aussi afin d'intégrer des secteurs déjà construits et engagés sur le plan commercial, rationaliser l'extension des infrastructures, dont celui de l'approvisionnement en eau potable » (DB7, p. IV-167). Il diminuerait également la pression exercée sur la zone agricole.

Par ailleurs, le ministère des Transports estime que le projet de contournement pourrait accentuer les pressions sur le développement de zones périphériques, en dehors du nouveau périmètre urbain. Le principal secteur concerné est situé en zone agricole et localisé au nord du rang Sainte-Marie, le long du rang du Portage et de la rue Principale. Un secteur à proximité aurait déjà été soustrait de la zone agricole en prévision d'une éventuelle affectation commerciale (PR5.1b, p. 9 ; M. Martin Sirois, DT2, p. 37).

Des participants craignent qu'une nouvelle zone commerciale en bordure de la voie de contournement projetée nuise aux activités commerciales existantes et ne croient

pas que le déplacement de certains commerces sensibles à la circulation de transit dans ces zones soit réaliste. À ce sujet, les représentants de la municipalité et de la MRC confirment que les possibilités d'aide pour les commerces qui seraient touchés par le projet de contournement n'ont pas encore été examinées (M. René Charbonneau, DT7, p. 45 ; M. Gilles Locat, DT6, p. 63).

Par ailleurs, le ministère des Transports prévoit une servitude de non-accès sur toute la longueur de la voie de contournement, ce qui empêcherait tout accès direct aux commerces. Il propose plutôt l'aménagement de bretelles d'accès et de sortie qui seraient raccordées à la voie de desserte commerciale projetée par la municipalité. Cet aménagement permettrait l'accès aux véhicules circulant en direction nord uniquement. Le Ministère mentionne que la position exacte des bretelles serait déterminée en fonction de la planification finale de la municipalité (figure 3 ; PR5.1b, p. 12 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT4, p. 13).

Afin d'assurer la circulation optimale dans la zone commerciale planifiée, la municipalité demande que le Ministère relie la voie de desserte commerciale, la route collectrice et la voie de contournement projetées par l'implantation d'un carrefour giratoire. Elle demande également l'ajout de bretelles d'accès et de sortie raccordées au rang Sainte-Marie pour permettre un accès plus rapide aux véhicules circulant en direction sud vers la zone commerciale (DM19, p. 6, 10 et 11). Afin de répondre à cette dernière demande, le ministère des Transports propose que la voie d'accès à l'échangeur nord, du côté ouest de la voie de contournement, soit prolongée vers le sud, croise le rang Sainte-Marie pour être ensuite reliée à la voie de contournement. La voie de desserte agricole qui était prévue dans ce secteur serait alors remplacée par des accès individuels aux terres. Selon le Ministère, cet aménagement présente des avantages sur le plan de la circulation et de la sécurité en raison de la diminution du temps de parcours entre la zone commerciale et la voie de contournement en direction sud et du moins grand nombre d'intersections à franchir. Toutefois, il entraînerait l'acquisition d'une résidence et des coûts supplémentaires de 800 000 $ (DA43).

- *Constat — La commission constate que la municipalité de Saint-Félix-de-Valois planifie une nouvelle zone commerciale pour limiter les impacts du projet de contournement sur l'économie locale et que ce développement nécessite une modification en ce sens au schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Matawinie. Cette modification devrait être soumise à la ministre des Affaires municipales et des Régions pour qu'elle juge de sa conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.*

## La revitalisation du noyau urbain

Le promoteur souligne dans son étude d'impact que l'aménagement de la voie de contournement pourrait constituer une occasion unique pour les gestionnaires municipaux et le milieu économique de revoir le rôle et la vocation commerciale de la municipalité dans son ensemble. Il précise que la municipalité doit repenser la structure commerciale de son noyau villageois en l'orientant davantage vers un milieu communautaire intégrant les services locaux, les services personnels, les services aux entreprises et les services publics. La municipalité devrait également s'assurer que ses équipements et ses infrastructures publiques ne fassent pas l'objet de sous-financement en faveur des investissements requis pour le développement de l'expansion de son périmètre d'urbanisation longeant le nouvel axe routier de contournement. La MRC de Matawinie abonde dans le même sens en rappelant la nécessité d'une stratégie municipale bien articulée à cet égard. Il est à noter que le Ministère prévoit procéder à des travaux d'amélioration et d'embellissement sur la route existante dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois (PR3.1b, p. 5-73 ; PR5.1b, p. 11 et 13 ; DB7.1, p. IV-168 ; DB25, p. 2 ; DA16).

Quant à la municipalité, elle est d'avis que le projet de contournement contribuerait au rehaussement de la qualité de vie de ses citoyens puisque le nouveau corridor faciliterait les déplacements routiers à l'intérieur du noyau villageois et sécuriserait les axes de circulation piétonne libérés des camions lourds en transit empruntant le cœur de son territoire. Elle n'a toutefois pas encore défini de stratégie de revitalisation de son noyau villageois, bien qu'elle prévoit entreprendre ultérieurement des démarches en ce sens.

Il est pertinent de rappeler que les études, tant québécoises qu'étrangères, portant sur les impacts économiques résultant de la réalisation d'une voie de contournement pointent dans la même direction, à savoir l'importance de l'élaboration d'une stratégie de revitalisation concertée de la part des autorités, des organismes et des communautés concernés. Une telle stratégie s'avère garante des répercussions positives conséquentes à la présence d'une nouvelle infrastructure routière (PR3.1b, annexe 2, p. 28). Cette affirmation est soutenue également par le représentant du ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation (M. Sylvain Laramée, DT3, p. 106).

Par ailleurs, la municipalité de Saint-Félix-de-Valois s'est munie d'un rapport de caractérisation de son territoire lui permettant de définir les composantes de son paysage culturel et de préparer un Plan d'implantation et d'intégration architecturale en vue de bonifier son règlement de zonage actuel (DB43). Cet instrument d'urbanisme contribuerait à la mise en valeur de son noyau villageois.

- ***Avis 9*** — *La commission est d'avis que le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois offrirait à la municipalité une opportunité de revitaliser son noyau villageois. Il serait requis que le ministère des Transports arrime les travaux d'amélioration et d'embellissement qu'il y prévoit à l'éventuelle stratégie de revitalisation de la municipalité.*

## La production avicole

La production avicole est une activité économique importante dans la région de Lanaudière. La MRC de Matawinie souligne d'ailleurs que la municipalité de Saint-Félix-de-Valois se classe première dans le domaine de l'agriculture à plusieurs points de vue à l'échelle de la région, en grande partie en raison du degré d'intégration des entreprises autour de la production de volaille (DB42, p. 2). Quatre exploitations avicoles de cette municipalité sont situées à proximité des projets, soit deux dans le secteur du rang Frédéric pour l'élargissement ainsi que deux dans le secteur de l'échangeur nord de la voie de contournement.

La volaille est sensible au bruit et aux vibrations, les variations brusques pouvant entraîner une baisse de productivité et une hausse de mortalité. Des représentants de l'Union des producteurs agricoles et un producteur de volaille ont exprimé leurs préoccupations à cet égard. Ils croient que l'effet pourrait se faire sentir particulièrement au cours de la période de construction où les variations de bruits sont plus marquées, mais également par la suite, alors que la circulation serait plus dense. Ils réclament donc l'atténuation du climat sonore dans le secteur des poulaillers.

Au cours de la période de construction, le ministère des Transports propose de prévenir les bruits brusques aux abords des installations avicoles. Malgré tout, un des exploitants croit que la production serait impossible à proximité de la route et que les animaux devraient être déplacés dans des bâtiments plus éloignés. L'Union des producteurs agricoles demande pour sa part la mise en place de buttes ou de murets antibruit alors que l'exploitant souhaite le déplacement de la bretelle de demi-tours qui se trouve selon lui trop près de ses bâtiments (PR3.1a, p. 6-96 ; PR3.1b, p. 5-54 et 5-55 ; Syndicat de l'UPA Kildare-Lanaudière et Syndicat UPA du Nord, DM22, p. 6 ; Ferme avicole Jolibec, DM9, p. 2 et 3 ; M. Denis Boire, DT7, p. 52).

- ***Avis 10*** — *La commission est d'avis que, étant donné l'importance de la production avicole pour l'économie régionale, le ministère des Transports devrait prévoir, en concertation avec les exploitants avicoles, des mesures particulières pour atténuer l'impact sonore des projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois.*

# La qualité du cadre de vie

Plusieurs résidants situés dans le secteur des projets d'élargissement ou de contournement de la route 131 verraient leur milieu de vie se transformer. Ces projets auraient des répercussions notamment sur les caractéristiques des propriétés en raison des acquisitions de terrain ainsi que sur le climat sonore et sur le paysage.

## Les acquisitions et la modification des propriétés

Pour les acquisitions des propriétés nécessaires aux projets, le processus de négociation du ministère des Transports s'effectue de façon individuelle avec chaque propriétaire. La situation particulière de chacun est prise en considération afin de mettre en place les dispositions qui conviennent au propriétaire et des indemnités monétaires sont prévues pour certains inconvénients. Pour ceux qui demeureraient sur place, le Ministère s'engage à maintenir les éléments et services qui pourraient être touchés par le projet. Ceci comprend, le cas échéant, le déplacement de la résidence, le creusage d'un nouveau puits d'eau potable, la relocalisation du champ d'épuration, la plantation d'arbres, etc. S'il advient qu'il n'est pas possible de remplir cette condition et de rendre la propriété habitable, elle peut être acquise en totalité par le Ministère. Les propriétaires peuvent bénéficier des services d'un évaluateur indépendant aux frais du Ministère. Advenant que les parties ne parviennent pas à une entente, le litige est soumis au Tribunal administratif du Québec en suivant les règles prescrites par la *Loi sur l'expropriation* (L.R.Q., c. E-24) (DA3 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT1, p. 99 à 101 et DT4, p. 23 à 28).

Le projet d'élargissement requerrait l'acquisition de parties de terrain chez 35 propriétaires, pour une superficie totale de 14 ha. Six bâtiments principaux, dont un commerce, seraient acquis et quatre bâtiments principaux, dont un commerce, seraient déplacés. De plus, une dizaine de bâtiments subiraient un rapprochement de l'emprise de la route, dont deux commerces et une résidence pour personnes âgées (PR3.1a, p. 6-58 à 6-74 ; DA10).

Quant au projet de contournement, 65 propriétés seraient touchées par des acquisitions de terrain pour une superficie globale de 32 ha. Treize bâtiments principaux, dont un commerce, seraient acquis et deux bâtiments principaux seraient déplacés. De plus, douze bâtiments seraient touchés par une diminution de leur marge de recul par rapport à l'emprise de la route. Pour trois d'entre eux, la marge de recul avant ou latérale serait tellement réduite qu'il est envisagé de déplacer les bâtiments ou de les acquérir (PR3.1b, p. 5-41 à 5-44 ; DA10).

Les deux projets rendraient plusieurs bâtiments dérogatoires à la réglementation municipale en raison de la réduction des marges de recul par rapport aux limites de propriété et à l'emprise de la route. Le rapprochement de l'emprise par rapport aux résidences serait parfois extrême, soit jusqu'à aussi peu que 2,6 m en façade. Cette situation serait protégée par les municipalités en raison des droits acquis. Cependant, la non-conformité entraînerait des contraintes pour les propriétaires (M. Martin Sirois, DT1, p. 97 et DT3, p. 96 ; M. Sylvain Gagnon, DT3, p. 156).

Plusieurs participants, dont des résidants et la propriétaire d'une résidence pour personnes âgées, ont fait part à la commission de la situation désavantageuse dans laquelle la réalisation des projets les placerait. Ces projets impliquent la construction de nouvelles voies de circulation autour des propriétés, dont certaines seraient entourées sur trois côtés. Ils entraîneraient une diminution de superficie pour plusieurs d'entre elles ainsi que des contraintes et des nuisances diverses en raison du rapprochement de l'emprise par rapport aux résidences. Les projets occasionneraient également des détours, le déplacement de certains accès ainsi que la perte d'espace de stationnement. Certains craignent la dévaluation subséquente de leur propriété.

## Le climat sonore

La *Politique sur le bruit routier* du ministère des Transports établit que la construction d'une nouvelle route, le cas du projet de contournement, ou la reconstruction d'une route ayant pour effet d'en augmenter la capacité, le cas du projet d'élargissement, font l'objet d'une approche de planification intégrée. Selon cette approche, les impacts sonores significatifs doivent être atténués dans les zones sensibles établies, soit les aires récréatives, résidentielles et institutionnelles, comportant des espaces extérieurs requérant un climat sonore propice aux activités humaines. Un impact sonore est significatif lorsque la variation entre le niveau actuel et le niveau projeté sur un horizon de dix ans aurait un impact moyen ou fort selon la grille d'évaluation du Ministère. Les mesures d'atténuation prévues doivent permettre de ramener les niveaux sonores projetés le plus près possible de 55 Dba[1] sur une période de 24 heures. Il est à noter que la Politique est en cours de révision par un groupe de travail interministériel et son actualisation devrait être terminée pour l'automne de 2008 (DA2, p. 9 ; DA2.1).

Environ 65 résidences localisées en bordure du tronçon de la route 131 qui serait élargi subissent actuellement un niveau de bruit de plus de 60 Dba (PR3.1a, p. 5-68 et 5-69). À la suite de la réalisation du projet, aucune modification n'est attendue du côté est de la

1. Le niveau de bruit est mesuré en dBA (décibel A), une échelle correspondant à la perception de l'oreille humaine. Une augmentation du niveau sonore est perçue à partir de 3 dBA et la perception auditive est doublée à chaque augmentation de 10 dBA.

route si ce n'est l'augmentation du niveau sonore liée à la croissance prévisible du débit de circulation avec le temps, compte tenu que l'élargissement se ferait uniquement du côté ouest. Ainsi, du côté ouest de la route, l'élargissement entraînerait un rapprochement des voies de circulation par rapport aux résidences et, donc, une augmentation plus marquée du niveau de bruit. Selon la révision des répercussions du projet sur le climat sonore déposée en 2006, il entraînerait un impact moyen ou fort pour une douzaine de résidences à l'ouverture et une vingtaine de résidences dix ans après la mise en service de la route élargie (PR5.1a, annexe 5). La modélisation ne tient pas compte de la voie de desserte prévue au nord du rang Frédéric, l'impact ayant été jugé faible par le ministère des Transports. De plus, aucune modélisation n'a été effectuée pour le Domaine Sentinelle du parc qui accueille 325 familles en période estivale, puisqu'il ne comprenait pas de résidence permanente au moment de l'étude (PR3.1a, p. 6-115 ; M. Guy D'Astous, DT3, p. 59 ; M. Raymond Carbonneau, DT3, p. 51). Le Ministère estime qu'à la lumière des résultats de l'évaluation de l'impact sonore, la mise en place de mesures d'atténuation n'est pas requise (PR5.1a, p. 2-26 ; DQ3.1).

À Saint-Félix-de-Valois, un grand nombre de résidences en bordure de la route 131 subissent actuellement un niveau de bruit de plus de 60 Dba (PR3.1b, p. 4-72 et 4-73). Avec la réalisation de la voie de contournement, près de 200 résidences en bordure de la route actuelle verraient une amélioration du climat sonore, pouvant être réduit de plus de 5 Dba par endroit. Cependant, une vingtaine d'habitations situées à proximité de la voie de contournement en bordure du chemin de la Ligne-Frédéric, du rang Saint-Martin, du rang Sainte-Marie et de la route 131 actuelle subiraient un impact sonore moyen ou fort, aussi bien à l'ouverture de la route que dix ans plus tard. Exception faite de la route 131, ces secteurs sont actuellement calmes et verraient une augmentation importante du climat sonore jusqu'à 10 Dba. C'est aussi le cas du quartier Place-Jardin-des-Beaux-Arts et de la rue Sandy où le Ministère prévoit élever des buttes antibruit en bordure de la voie de contournement afin de ne créer que des impacts faibles. Il propose également de rehausser les glissières rigides de chaque côté des ponts à étagement au croisement du chemin de la Ligne-Frédéric et du rang Sainte-Marie jusqu'à une hauteur de 2 m. Malgré les mesures d'atténuation prévues, une dizaine de résidences subiraient des impacts sonores moyens ou forts (PR3.1b, p. 5-59 à 5-63 et 6-5).

Le ministère des Transports prévoit réaliser un suivi du climat sonore à la suite de la réalisation des projets afin de vérifier leur effet réel et l'efficacité des mesures d'atténuation mises en place. Les correctifs nécessaires seraient alors apportés afin de respecter la *Politique sur le bruit routier*. La commission souligne cependant qu'au moment de la réalisation des projets, les objectifs de la Politique pour l'atténuation des impacts sur le climat sonore ne seraient pas atteints. Pour une citoyenne, « le fait de devoir attendre entre 2 et 5 ans suivant le projet afin de voir l'impact réel est aberrant » (M[me] Hélène Deblois, DM1, p. 3).

## Le paysage

Le principal impact du projet d'élargissement sur le paysage est lié à la présence de la glissière au centre de la route que le ministère des Transports qualifie de barrière visuelle discordante. Le Ministère prévoit profiter des travaux pour améliorer l'aspect visuel des carrefours. De plus, l'écran boisé existant entre le Domaine Sentinelle du parc et la voie de desserte projetée serait conservé et regarni si nécessaire (PR3.1a, p. 6-123 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT3, p. 61).

Le projet de contournement implique quant à lui l'apparition d'une nouvelle structure permanente dans un paysage qui est actuellement en partie boisé et comporte des aires résidentielles en milieu rural. Les principaux éléments qui auraient des répercussions à cet égard sont les échangeurs et les ponts à étagement puisqu'ils seraient surélevés de 6 à 8 m par rapport au terrain environnant. Certains ponts à étagement seraient en outre bordés de glissières rigides d'une hauteur supplémentaire de 2 m pour l'atténuation du bruit. Le ministère des Transports prévoit des aménagements paysagers et des écrans végétaux dans les superficies enclavées par l'implantation de la route et dans les servitudes de non-accès ainsi que des travaux d'aménagement paysager qui mettraient en valeur les entrées nord et sud de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Le Ministère souligne toutefois la difficulté d'atténuer l'impact visuel du contournement (PR3.1b, p. 5-64 à 5-67 ; DA10, p. 40).

Pour les propriétaires qui demeureraient à proximité des routes construites ou réaménagées, l'altération du paysage est une nuisance qui s'ajoute à celles liées aux acquisitions et au climat sonore qui ont été décrites précédemment. L'effet cumulatif en préoccupe plusieurs et ils anticipent une détérioration de la qualité de leur milieu de vie. Selon une citoyenne : « Rien d'emballant pour les résidants de la 131. En plus d'avoir eu à endurer le chantier pendant des mois sinon des années, nous devrions vivre dans un milieu où la qualité de vie se serait considérablement dégradée » (M$^{me}$ Andréanne Champagne, DM26, p. 4).

- ***Avis 11*** — *La commission est d'avis que le confinement de propriétés par de nouvelles voies de circulation, le rapprochement marqué de ces voies par rapport aux résidences ainsi que la détérioration du climat sonore et du paysage diminueraient de façon marquée la qualité de vie de certains résidants en bordure des projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois ou de contournement à Saint-Félix-de-Valois. Les résidants qui subiraient ce type de nuisances cumulées et significatives ne pouvant pas être atténuées devraient se voir offrir par le ministère des Transports la possibilité que leur propriété soit acquise.*

# L'alimentation en eau potable

La voie de contournement projetée à Saint-Félix-de-Valois traverserait, sur une distance de plus de 2 km, la zone de recharge de l'aquifère exploité par la municipalité pour son alimentation en eau potable (figure 3). La présente section traite des caractéristiques particulières de la formation aquifère qui serait touchée, des risques de contamination associés à la réalisation du projet ainsi que des mesures de protection proposées par le ministère des Transports. Selon le Ministère, les puits d'alimentation en eau potable de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et de la ville de Notre-Dame-des-Prairies sont pour leur part situés en amont hydraulique de la route 131 et suffisamment éloignés pour éviter toute contamination.

## L'aquifère de Saint-Félix-de-Valois

La municipalité de Saint-Félix-de-Valois puise son eau potable à partir de sept puits localisés dans une formation aquifère qui s'étend approximativement du chemin de la Ligne-Frédéric au rang Sainte-Marie et du rang Saint-Martin à la rivière L'Assomption. Le réseau d'aqueduc alimente 1 600 bâtiments dans la municipalité, dont trois écoles, une industrie de préparation de boissons gazeuses et des exploitations agricoles. Il contribue également à l'approvisionnement de la municipalité voisine de Sainte-Élisabeth. L'eau de l'aquifère répond aux normes du *Règlement sur la qualité de l'eau potable* [Q-2, r. 18.1.1], à l'exception du Ph qui est légèrement trop bas à certains moments. Le seul traitement avant la distribution consiste en l'ajout de chlore conformément au Règlement et un contrôle régulier de sa qualité est effectué par la municipalité (PR8.2b, p. 7 et 8 ; DQ4.1, p. 1 ; M. Martin Sirois, DT2, p. 99).

Plus de 50 piézomètres ont été installés dans le secteur des puits d'eau potable et de la voie de contournement projetée à l'occasion de diverses études réalisées par la municipalité et le ministère des Transports, ayant pour but de déterminer les caractéristiques hydrogéologiques de l'aquifère et l'impact qu'aurait le projet sur ce dernier. Ainsi, l'aquifère est situé à l'intérieur des limites du bassin versant de la rivière L'Assomption, dans un dépôt composé principalement de sable et de gravier qui a autrefois été exploité. La nappe d'eau est peu profonde, soit entre 1 m et 7 m de façon générale et jusqu'à 20 m dans le secteur des puits. Elle est du type nappe libre et sa réalimentation s'effectue uniquement par les précipitations de pluie et de neige qui tombent sur la superficie qu'elle couvre. La voie de contournement serait implantée en amont hydraulique des puits municipaux, la direction générale de l'écoulement étant orientée vers le sud-ouest. Les études concluent que les caractéristiques de la formation aquifère mettent en évidence sa précarité devant le potentiel de contamination en provenance de la surface, particulièrement en raison de

sa faible profondeur et de la forte perméabilité du sol (PR3.1b, p. 4-44 et 4-45 ; PR8.2b, p. 2 à 4 ; DB33, p. 4).

Des zones d'affleurement de l'aquifère sont présentes par endroits, probablement issues de dépressions créées lors de l'exploitation du sol et qui se sont comblées d'eau avec le temps. Celles-ci forment maintenant des mares forestières et des milieux humides. Au moins une de ces zones serait touchée par le projet. Le ministère des Transports n'a caractérisé ces milieux que de façon sommaire et n'a pas évalué l'impact qu'aurait la réalisation du projet, que ce soit en matière de perte de milieux humides ou de risques de contamination de l'aquifère. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs souligne que les zones d'affleurement sont très vulnérables à la contamination en raison de l'absence de sol permettant l'atténuation des contaminants (PR5.1b, p. 19 et annexe 4, p. 11 ; DQ1.1 ; DQ2.1).

Par ailleurs, des citoyens de Saint-Félix-de-Valois participent depuis plus d'une vingtaine d'années à la protection de cette ressource. Une corvée de nettoyage est effectuée régulièrement sur le terrain de l'aquifère par des résidants de façon bénévole et soutenue par la municipalité. Des superficies ont également été reboisées afin de jouer le rôle de zone tampon, notamment en bordure des secteurs résidentiels, des routes et des zones d'affleurement de l'aquifère. Ce projet de plantation de 360 000 arbres au début des années 1990 a été financé par les gouvernements fédéral et provincial ainsi que par la municipalité (M$^{me}$ Lynda Champagne et M. Renaud Champagne, DM8, p. 2 ; M. Renaud Champagne, DT6, p. 4 à 8).

La municipalité considère comme source de contamination potentielle de la formation aquifère les fosses septiques, les réservoirs de mazout, les activités agricoles, l'épandage de sels de déglaçage sur les routes, le transport de matières dangereuses et la circulation des véhicules tout-terrain. Certaines mesures de contrôle ont déjà été prises par les autorités municipales à cet égard et d'autres sont prévues afin de réduire le risque de contamination. Par exemple, l'entretien hivernal du rang Saint-Martin, qui est en partie situé au-dessus de l'aquifère, est effectué avec des abrasifs à teneur réduite en sels de déglaçage et la municipalité s'apprête à y interdire le transport de matières dangereuses (DB33.1, p. 4 ; DQ4.1, p. 2 à 4 ; M. Martin Sirois, DT2, p. 109).

En outre, la municipalité entend limiter le développement dans la zone de l'aquifère : « Le plan d'urbanisme projeté comporte un principe directeur ayant pour effet de stopper le prolongement des rues existantes, à contrôler la qualité et la quantité des usages par terrain et à sécuriser le périmètre rapproché des puits de captage et de la source d'eau potable publique » (DQ4.1, p. 2). Cependant, si le projet se réalise, elle prévoit créer une zone de développement commercial et résidentiel en bordure de la

voie de contournement, tel que décrit précédemment, laquelle empiéterait dans les limites de l'aquifère (figure 3).

- *Constat — La commission constate que la voie de contournement projetée par le ministère des Transports traverserait la zone de recharge de l'aquifère qui alimente en eau potable la municipalité de Saint-Félix-de-Valois. Cet aquifère, dont l'eau est actuellement d'excellente qualité, présente une vulnérabilité élevée à la contamination en raison de sa faible profondeur et de la forte perméabilité du sol.*

- *Constat — La commission constate que les citoyens et la municipalité de Saint-Félix-de-Valois accordent une grande valeur à la source d'eau potable qui alimente la communauté. Celle-ci s'implique depuis plusieurs années dans la protection de cette ressource essentielle.*

- *Constat — La commission constate que le tracé proposé pour le projet de contournement à Saint-Félix-de-Valois entraînerait un éventuel développement commercial et résidentiel qui empiéterait sur l'aire d'alimentation en eau potable de la municipalité.*

## Les risques de contamination et les mesures de protection proposées

Les sources potentielles de contamination de l'aquifère sont multiples. Au cours de la phase de construction de la voie de contournement projetée, elles pourraient provenir de la machinerie utilisée ou des zones d'entreposage et de manutention des produits pétroliers sur les chantiers. Afin de réduire le risque, les zones d'entreposage et de manipulation de ces produits seraient localisées à l'extérieur de l'aire d'alimentation des puits municipaux de Saint-Félix-de-Valois (PR5.2.1b). Toutefois, le risque associé à l'utilisation de la machinerie au cours des travaux subsisterait. Des répercussions pourraient découler du déboisement, des activités d'excavation et de remblayage, de la compaction du sol et des travaux à proximité des zones d'affleurement de l'aquifère en surface.

Au cours de la phase d'exploitation, les sources de contamination peuvent provenir de l'épandage de sels de déglaçage pour l'entretien hivernal des routes, des fuites d'hydrocarbures des véhicules et du déversement de matières dangereuses au moment d'un accident routier. Les sels de déglaçage présentent peu de risques pour la santé. D'ailleurs, il n'existe pas de norme liée à la santé pour ces substances, mais plutôt une recommandation d'ordre esthétique pour le goût de l'eau déterminée par Santé Canada. Selon le représentant du ministère de la Santé et des Services sociaux, les gens commencent à goûter le sel avant qu'il y ait un risque pour leur santé et cessent généralement de boire leur eau (M. Marcel Bélanger, DT2, p. 101 à

104). Toutefois, les hydrocarbures et les matières dangereuses présentent des risques pour la santé.

Afin de réduire les risques de contamination associés à la présence de la voie de contournement, le ministère des Transports prévoit imperméabiliser les fossés de drainage de la portion de route de 2,2 km qui traverserait l'aquifère (figure 3). De même, les bretelles de raccordement prévues dans ce secteur et la portion à réaménager du rang Saint-Martin seraient imperméabilisées. La chaussée asphaltée étant considérée comme imperméable, une membrane serait donc installée depuis la bordure de la chaussée à la limite de l'emprise de chaque côté de la route. Deux types de membrane sont considérés : une géomembrane constituée d'une couche de bentonite entre deux géotextiles ou une membrane haute densité en polyéthylène. De plus, dans une portion où le terrain naturel est en dépression, un remblai d'une hauteur de 5 m, également imperméabilisé, serait mis en place du côté ouest afin de contenir les projections de neige salée en hiver. Du côté est se trouverait une butte antibruit qui aurait le même effet. Les eaux de ruissellement recueillies dans la portion imperméabilisée seraient dirigées vers le sud, hors de la zone de recharge de l'aquifère. Le type de membrane et la méthode de disposition définitive des eaux n'étaient toutefois pas déterminés au moment de l'audience publique. La superficie imperméabilisée, incluant la chaussée de la route, représenterait environ 2,5 % de la surface totale de l'aquifère (PR3.1b, p. 5-26 et 5-28 ; PR8.2b, p. 5 et 6 ; M. Jean-Pierre Barabé, DT2, p. 98 ; M. Pierre Dorval, DT2, p. 94 et 95).

Les participants à l'audience publique sont particulièrement préoccupés par un déversement de matières dangereuses qui aurait lieu à l'extérieur de la zone imperméabilisée. Dans un tel cas, les plans d'urgence actuels seraient mis en application. Il existe des méthodes pour récupérer les substances déversées, comme l'excavation du sol contaminé, la création de cônes de rabattement et le pompage. Toutefois, ces interventions doivent être faites rapidement et la récupération des contaminants peut durer des années. En ce qui concerne le ministère des Transports, son intervention se limite aux incidents qui ont lieu à l'intérieur de l'emprise de la route. Par ailleurs, le Ministère s'engage à évaluer le risque que cette situation se produise afin de déterminer les zones sensibles et de procéder à la mise en place de mesures qui réduiraient la possibilité qu'un véhicule sorte de l'emprise (M. Jean-Pierre Barabé, M$^{me}$ Danielle Dallaire et M. Paul Lefebvre, DT2, p. 60 à 64 ; DQ3.2, p. 2). La commission estime que, même avec les mesures prévues, une contamination demeure possible et considère que ce type d'événement ne peut être totalement évité.

L'entretien de la chaussée et de la membrane d'imperméabilisation constitue une autre préoccupation pour plusieurs participants. Ils craignent notamment l'infiltration

des contaminants par les fissures qui pourraient apparaître dans la chaussée avec le temps. Le ministère des Transports juge que ce type d'infiltration est minime puisque la construction de la chaussée fait en sorte de diriger l'écoulement vers les fossés qui seraient imperméabilisés. Il mentionne toutefois qu'il existe tout de même une faible possibilité d'infiltration qui pourrait atteindre l'aquifère en cas de fissure suffisamment profonde. Par ailleurs, il ne prévoit pas appliquer un entretien plus assidu pour la réparation des fissures de cette portion de route. Quant à la membrane, les modalités d'entretien et de réparation en cas de dommages ne seraient connues qu'à l'étape des plans et devis (PR5.2.1b ; M. Pierre Barabé et M. Pierre Dorval, DT5, p. 91 à 96).

À la suite de la réalisation du projet, le ministère des Transports prévoit effectuer un suivi de la qualité de l'eau de l'aquifère. Il se déroulerait sur une période de deux ans et serait poursuivi plus longtemps uniquement si une augmentation significative de un ou plusieurs des paramètres mesurés était constatée. Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pourrait exiger un suivi sur une plus longue période et l'implantation de puits de surveillance en bordure de la route afin de détecter une modification de la qualité de l'eau plus rapidement (PR5.1b, annexe 7 ; M. Pierre Dorval, DT2, p. 96 ; M. Luc Champagne, DT1, p. 30 ; M[me] Danielle Dallaire, DT2, p. 97).

Si un problème relatif à la quantité ou à la qualité de l'eau survenait en raison du projet, il serait de la responsabilité du ministère des Transports d'y remédier à ses frais, même après la fin du suivi. Néanmoins, des participants craignent que la facture en cas de contamination soit refilée à la municipalité et à ses citoyens. Le maire de Saint-Félix-de-Valois ajoute que la recherche d'eau potable a déjà coûté cher et que la formation aquifère est la seule source disponible à proximité (M. Jean-Pierre Barabé, DT1, p. 48 ; DQ3.2, p. 1 ; M. Gilles Fréchette, DT7, p. 35 et 36).

## Un aquifère à préserver

Malgré les mesures proposées par le ministère des Transports, plusieurs participants sont préoccupés par les répercussions que pourrait avoir le projet sur la qualité de leur eau potable, aussi bien les instances municipales que des citoyens, des commerçants et des représentants du milieu agricole. Ils sont conscients qu'un seul incident pourrait avoir des conséquences irréversibles mettant en péril la qualité de l'aquifère. Ils ont peu confiance en l'efficacité de l'imperméabilisation de l'emprise, particulièrement à long terme. Ils ont fait valoir la qualité et la valeur de cet aquifère et plusieurs considèrent comme inacceptable le passage de la voie de contournement dans ce secteur.

Par ailleurs, certains déplorent que des éléments du projet ne soient pas encore déterminés et ne seraient connus qu'au moment de son autorisation éventuelle. Cette situation engendre des incertitudes et constitue une source d'inquiétude pour eux. La commission souligne que le ministère des Transports n'a pas fourni l'information complète concernant les répercussions du projet sur les zones d'affleurement de l'aquifère en surface qui seraient touchées, le type de membrane imperméable utilisé et son entretien, la méthode de disposition des eaux de drainage de la route recueillies dans la section imperméabilisée ainsi que l'évaluation du risque de déversement accidentel de matières dangereuses à l'extérieur de l'emprise et les mesures de protection à mettre en place à cet égard.

Selon le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, l'aquifère de Saint-Félix-de-Valois est une source d'alimentation en eau potable précieuse et le projet ne pourrait se réaliser sans que toutes les mesures nécessaires soient prises pour la protéger (M. Luc Champagne, DT1, p. 29 et 30). Le maire de la municipalité a également insisté sur l'importance de préserver la qualité de l'eau potable :

> Si les objectifs fonctionnels et sécuritaires du projet nous semblent légitimes, le Conseil estime que la préservation de l'aire d'alimentation en eau potable constitue un élément tout aussi crucial que les risques d'accidents de circulation. En effet, la sécurité routière ne doit pas être assurée aux dépens de la sécurité sanitaire des Féliciens et des Féliciennes.
> (M. Gilles Fréchette, DT7, p. 36)

Le maire ajoute que, si la protection de l'aquifère et sa restauration en cas de contamination n'étaient pas assurées par le ministère des Transports, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'emprise de la voie de contournement, la municipalité s'opposerait au tracé projeté (*ibid.*, p. 36 et 38). De surcroît, les représentants de l'UPA, qui ont fait valoir l'importance d'une eau de qualité pour l'agriculture et particulièrement pour les fermes avicoles, affirment qu'il serait envisageable, en privilégiant un autre tracé, de sacrifier quelques hectares de terres agricoles pour préserver l'aquifère (M. Pierre Breault, DT6, p. 57). La commission tient à souligner que d'autres options ont été envisagées par le ministère des Transports dans les années 1990, notamment à l'extérieur du bassin versant de la rivière L'Assomption (figure 1).

En 2002, le gouvernement du Québec adoptait la *Politique nationale de l'eau*, intitulée *L'eau. La vie. L'avenir*, dont le premier enjeu consiste à reconnaître l'eau comme une richesse de la société québécoise et comme une partie intégrante de son patrimoine collectif. La protection de la santé publique et des écosystèmes aquatiques constitue son deuxième enjeu. Selon la Politique, assurer à tous l'accès à une eau potable sécuritaire et de qualité est une priorité pour le gouvernement et il appartient à l'État de prendre des mesures pour permettre une utilisation durable de la ressource. Il y

est souligné que l'approvisionnement en eau potable fait partie des premiers services qu'une municipalité offre à sa population et qu'elle constitue une ressource stratégique indispensable à leur développement[1].

- ***Avis 12*** — *La commission est d'avis que, malgré les mesures prévues par le ministère des Transports pour la protection de la source d'eau potable de Saint-Félix-de-Valois, la présence d'une route de contournement sur la zone de recharge de cette source constituerait un risque de contamination pouvant avoir des conséquences irréversibles.*

- ***Avis 13*** — *La commission est d'avis que toute voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois devrait être localisée à l'extérieur de la zone de recharge de l'aquifère, par souci de prévention et pour le bénéfice des générations futures. Ainsi, tout autre tracé possible devrait être étudié.*

1. Gouvernement du Québec (2002), *L'eau. La vie. L'avenir. Politique nationale de l'eau*, p. 9, 10 et 45.

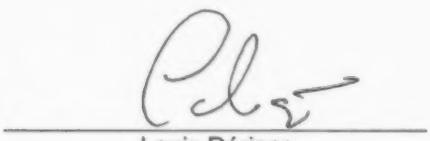
# Conclusion

Les projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois s'inscrivent dans le contexte des travaux d'amélioration de la route 131 que le ministère des Transports planifie depuis 1989. Ces projets visent à doter la région de Lanaudière d'un système de transport efficace et sécuritaire en améliorant les conditions de circulation de ce lien routier considéré comme une voie majeure de transit nord-sud. Les problèmes de sécurité routière, de capacité et de fluidité sur la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de même que les nuisances occasionnées par le transport lourd en transit dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois justifient une intervention du ministère des Transports.

Même si le ministère des Transports s'est engagé à s'associer aux municipalités touchées par les projets pour en atténuer les impacts économiques sur les commerces sensibles à la clientèle de transit et à réaliser un suivi des répercussions sur l'économie locale, les modalités d'accompagnement doivent être bien définies par le Ministère. En raison du terre-plein qui nuirait à l'accessibilité à certains commerces existants, le Ministère devrait entreprendre une concertation avec la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes et les commerçants du secteur afin de revoir le projet d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois de façon à leur assurer un meilleur accès. Par ailleurs, le ministère des Transports devrait arrimer les travaux d'amélioration et d'embellissement qu'il prévoit réaliser dans le noyau villageois de Saint-Félix-de-Valois à l'éventuelle stratégie de revitalisation de la municipalité.

Étant donné la vulnérabilité à la contamination de la source d'alimentation en eau potable de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois et la grande valeur accordée à cette ressource essentielle par les citoyens et la municipalité, et malgré les mesures prévues par le ministère des Transports pour sa protection, la présence d'une route de contournement sur la zone de recharge de cette source constituerait un risque de contamination pouvant avoir des conséquences irréversibles. Par conséquent, la commission considère que toute voie de contournement à Saint-Félix-de-Valois devrait être localisée à l'extérieur de la zone de recharge de l'aquifère, par souci de prévention et pour le bénéfice des générations futures.

Fait à Québec,



Louis Dériger
Président de la commission

Lucie Bigué
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :
Julie Crochetière, analyste
Stéphanie Dufresne, analyste
Maude Durand, analyste

Avec la collaboration de :
Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Danielle Hawey, conseillère en communication
Lucie Lepage, agente de secrétariat
Kathleen Martineau, agente de secrétariat
Josée Primeau, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Annexe 1

# Les renseignements relatifs au mandat

## Les requérants de l'audience publique

M. Bruno Archambault

M. Guylain Baril

M. Guy Beauchamp

M[me] Pascale Brouillard

M[me] Andréanne Champagne

M[me] Lynda Champagne
M. Renaud Champagne

M. Serge Marion

M. Yves Perron

M. André Rainville

9141-7964 Québec inc.
M. Claude Lapierre

Caisse populaire Desjardins de Saint-Félix-de-Valois
M. Robert Bellerose
M[me] Guylaine Dubeau

Centre musical de Lanaudière
M. Luc Paradis

Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois
M[me] Josée Durand

Conception Gérard Champagne
M. Gérard Champagne

Dépanneur St-Félix inc.
M. Alain Sureau

Garage Jacques Gadoury inc.
M. Jacques Gadoury

Grégoire Sport (9083-5968 Québec inc.)
M. Gaby Grégoire

IGA Roger Rainville & fils inc.
M. Robert Poliquin

Imprimerie R. Pinard inc.
M. Réal Pinard

Le Repaire du Nord inc.
M[me] Suzanne Rainville
M. Jacques Bourdages

Les entreprises Jocelyn Houle inc.
M. Jocelyn Houle

Les Forestiers St-Michel inc.
M. Réjean Gouin

Liquidation Plomberie aux consommateurs
M[me] Jocelyne B. Massicotte

M.C. Beauséjour & Richard inc.
M. Claude Beauséjour

Meubl'Aubaines
M. Jean-Luc Benny

Mobilier Félix Valois
M. Yanick Boucher

Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes
M. Daniel Arseneault
M. Sylvain Gagnon
M[me] Micheline Miron

Municipalité de Saint-Félix-de-Valois
M. Gilles Fréchette

Municipalité de Saint-Michel-des-Saints
M. Jean-Pierre Bellerose

Pharmacie Familiprix Lise Ferron
M[me] Lise Ferron
M. Jacques Forget

Portes de garage Lapierre inc.
M. Claude Lapierre

Restaurants Benny de Lanaudière
M. Yves Benny

Société d'aide au développement de la collectivité de D'Autray-Joliette
M. Jocelyn de Grandpré

Surplus d'armée général inc.
M. Stéphan Belleau

## Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 14 mai 2007.

## La commission et son équipe

### La commission

M. Louis Dériger, président
M[me] Lucie Bigué, commissaire

### Son équipe

Anne-Lyne Boutin, coordonnatrice du secrétariat de la commission
Julie Crochetière, analyste
Stéphanie Dufresne, analyse
Maude Durand, analyste
Danielle Hawey, conseillère en communication
Lucie Lepage, agente de secrétariat
Kathleen Martineau, agente de secrétariat
Josée Primeau, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Avec la collaboration de :
Marie Anctil, agente de secrétariat
Bernard Desrochers, responsable de l'infographie
Maryse Filion, agente de secrétariat
Hélène Marchand, responsable de l'édition
Renée Poliquin, coordonnatrice du secrétariat de la commission

## L'audience publique

### Les rencontres préparatoires

| | |
|---|---|
| 8 et 9 mai 2007 | Rencontres préparatoires tenues à Saint-Félix-de-Valois et à Joliette |

| 1re partie | 2e partie |
|---|---|
| 15, 16 et 17 mai 2007<br>Salle communautaire<br>Notre-Dame-de-Lourdes | 12 et 13 juin 2007<br>Salle communautaire<br>Notre-Dame-de-Lourdes |

## Le promoteur

| | |
|---|---|
| Ministère des Transports | M. Jean-Pierre Barabé, porte-parole<br>M. Michel Charbonneau<br>M. Guy D'Astous<br>M. Marc Deshaies<br>M. Pierre Dorval<br>M. Doris Mercier<br>M. Jean-Luc Pellerin<br>Mme Lucie Tanguay |
| *Son consultant* | |
| Tecsult | Mme Claude-Anne Baillargeon<br>M. Normand Gauthier<br>M. Jean-François Rouillon |

## Les personnes-ressources

| | |
|---|---|
| M. Xavier Bernard, porte-parole<br>M. Pierre-Olivier Quesnel | Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation |
| M. Jacques Geoffroy | Ministère de la Culture et des Communications |
| M. Marcel Bélanger | Ministère de la Santé et des Services sociaux |

| | |
|---|---|
| M. Paul Lefebvre | Ministère de la Sécurité publique |
| M. Jean Ouellet, porte-parole<br>M[me] Manon Bonin<br>M[me] Annie St-Pierre | Ministère des Affaires municipales et des Régions |
| M. Serge Bonin, porte-parole<br>M[me] Chantal Côté | Ministère des Ressources naturelles et de la Faune |
| M. Hervé Chatagnier, porte-parole<br>M. Luc Champagne<br>M[me] Danielle Dallaire | Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs |
| M. Sylvain Laramée | Ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation |
| M. Jean-François Lévis | MRC de Joliette |
| M. Gilles Locat | MRC de Matawinie |
| M. Sylvain Gagnon | Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes |
| M. Martin Sirois, porte-parole<br>M. Claude Gagnon<br>M. Claude Pilon | Municipalité de Saint-Félix-de-Valois |
| M. Serge Adam | Ville de Notre-Dame-des-Prairies |

## Les participants

| | **Mémoires** |
|---|---|
| M. Daniel Adam | |
| M. Bruno Archambault | DM15<br>DM15.1 |
| M. Guylain Baril | DM18 |
| M. Guy Beauchamp | Verbal |
| M. Gilles Beaulieu | |
| M. Réjean Belville | |
| M. Jacques Bourdages | |

| | | |
|---|---|---|
| M. Pierre Carbonneau | | |
| M^me Andréanne Champagne | | DM26 |
| M^me Lynda Champagne et M. Renaud Champagne | | DM8 |
| M^me Jocelyne Chaussé | | |
| M. René Corfield | | DM5 |
| M^me Hélène Deblois | | DM1 |
| M. Benoit Fontaine | | DM25 |
| M. Serge Marion | | |
| M^me Carole Meagher et M. Serge Meagher | | DM2 |
| M. Yves Perron | | DM21 |
| M. André Rainville | | |
| M^me Suzanne Rainville | | |
| Auberge Matawinie | | DM7 |
| Caisse populaire Desjardins de Saint-Félix-de-Valois | | DM27 |
| Chambre de commerce de Saint-Félix-de-Valois | | DM12 |
| Chambre de commerce de la Haute-Matawinie | | DM6<br>DM6.1 |
| Dépanneur St-Félix inc. | | DM13 |
| Domaine Sentinelle du parc inc. | M. Raymond Carbonneau | |
| Ferme avicole Jolibec | M. Denis Boire<br>M. Luc Ducharme | DM9<br>DM9.1 |
| Garage Luc Sainte-Marie | M. Luc Sainte-Marie | DM16 |
| Grégoire Sport (9083-5968 Québec inc.) | M. Gaby Grégoire | DM14 |

| | | |
|---|---|---|
| IGA Roger Rainville & fils inc. | M. Robert Poliquin | DM3 |
| Les Forestiers St-Michel inc. | | DM11 |
| M.C. Beauséjour & Richard inc. | | DM28 |
| Mobilier Félix Valois | M. Yanick Boucher | |
| MRC de Matawinie | M. Gilles Locat | Verbal et DM31 |
| Municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes | M. Daniel Arseneault, porte-parole<br>M. Sylvain Gagnon | DM10<br>DM10.1 |
| Municipalité de Saint-Félix-de-Valois | M. Gilles Fréchette, porte-parole<br>M. René Charbonneau | DM19<br>DM19.1<br>DM19.2 |
| Municipalité de Saint-Michel-des-Saints | | DM20<br>DM20.1 |
| Portes de garage Lapierre inc. et 9141-7964 Québec inc. | | DM29 |
| Regroupement de camionneurs | M. Gilles Sénécal | DM4<br>DM4.1 à DM4.11 |
| Résidence Saint-Félix | M$^{me}$ Chantal Charette | |
| Restaurants Benny de Lanaudière | M. Yves Benny<br>M. Vincent Benny | DM23<br>DM24 |
| Société d'aide au développement de la collectivité de D'Autray-Joliette et Conseil central de Lanaudière | M. Daniel Tessier, porte-parole<br>M$^{me}$ Florence Pauquay | DM17<br>DM17.1<br>DM17.2<br>DM17.3 |
| Surplus d'armée général inc. | | DM30 |
| Syndicat de l'UPA Kildare-Lanaudière et Syndicat UPA du Nord | M. Luc Pagé<br>M. Pierre Breault | DM22 |

**Au total, 31 mémoires et 2 présentations verbales ont été soumis à la commission.**

Annexe 2

# La documentation

## Les centres de consultation

Bibliothèque municipale de
Notre-Dame-des-Prairies

Bibliothèque municipale de
Saint-Félix-de-Valois

Hôtel de ville de Notre-Dame-de-Lourdes

Université du Québec à Montréal
Montréal

Bureau du BAPE
Québec

## La documentation déposée dans le contexte du projet à l'étude

Note — Dans la présente consultation publique, deux projets sont examinés. Par conséquent, certains documents disponibles pour consultation sont propres à chacun des projets et d'autres sont communs. Pour faciliter la consultation, la cote de classement des documents qui sont propres à l'un ou l'autre des projets est suivie de l'indicateur suivant :

a : Documentation propre au projet de l'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois

b : Documentation propre au projet de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois

### Procédure

**PR1a** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, avril 1999, 13 pages.

**PR1b** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Avis de projet*, juin 2000, 11 pages.

**PR2a** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, mai 1999, 27 pages.

**PR2b** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 2000, 27 pages.

**PR3a** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*.

**PR3.1a** *Étude d'impact*, août 2004, pagination diverse.

**PR3.2a** *Résumé*, août 2004, pagination diverse.

**PR3b** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*

**PR3.1b** *Étude d'impact*, novembre 2003, pagination diverse.

**PR3.2b** *Mise à jour du volet circulation et sécurité routière*, mai 2005, 28 pages.

**PR3.3b** *Résumé*, mars 2004, pagination diverse.

**PR4** *Ne s'applique pas.*

**PR5a** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 8 mars 2005, 9 pages.

**PR5.1a** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, février 2006, pagination diverse.

**PR5b** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, 5 avril 2004, 13 pages.

**PR5.1b** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, mars 2005, 35 pages et annexes.

**PR5.2b** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Questions et commentaires – Série 2*, 25 août 2005, 5 pages.

**PR5.2.1b** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions et commentaires du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs – Série 2*, septembre 2005, non paginé.

**PR6a** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 3 février 2005 au 30 mars 2006, pagination diverse.

**PR6b** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Recueil des avis issus de la consultation auprès des ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact*, du 21 janvier 2004 au 7 décembre 2005, pagination diverse.

**PR7a** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 5 avril 2006, 3 pages.

**PR7b** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 9 janvier 2006, 4 pages.

**PR8a** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 1er mai 2006, 1 page.

**PR8b** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

**PR8.1b** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Débit de la circulation estimé sur le chemin Barrette en provenance du sud vers le nord*, 4 avril 2006, 1 page.

**PR8.2b** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Impact du contournement de Saint-Félix-de-Valois via la route 131 sur l'approvisionnement en eau potable de la municipalité*, novembre 2003, 17 pages.

**Par le promoteur**

**DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan de transport de la région de Lanaudière*, décembre 2000, 66 pages et annexes.

**DA1.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan d'action 2000-2005 du plan de transport de la région de Lanaudière*, février 2001, pagination diverse.

**DA1.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Extraits du plan de transport de la région de Lanaudière ainsi que du plan d'action*, pagination diverse.

**DA1.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Recueil de cartes sur les transports dans la région de Lanaudière*, 75 pages.

**DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Politique sur le bruit routier*, mars 1998, 13 pages.

**DA2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Révision de la* Politique sur le bruit routier. *État de situation*, mai 2007, 2 pages.

**DA3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Acquisition d'immeubles à des fins gouvernementales*, mars 2003, dépliant à 4 volets.

**DA4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Norme sur la classification fonctionnelle*, 15 juin 2005, 11 pages.

**DA5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS et ROCHE. *Étude d'opportunité d'améliorer le lien routier de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois – Rapport final*, juillet 1997, 185 pages et annexes.

**DA6** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Plan stratégique d'intervention sur la route 131 au nord de Saint-Félix-de-Valois – Rapport de progression*, 14 mai 2007, 11 pages.

**DA7** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Liste des activités commerciales le long de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois*, 15 mai 2007, 3 pages.

**DA7.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Cartographie relative à la liste des activités commerciales le long de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois*, février 2004, 4 figures.

**DA8** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Compilation des superficies à acquérir pour le projet d'élargissement et compilation des superficies à acquérir pour le projet de contournement*, 14 mai 2007, 4 pages.

**DA9** INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Données démographiques pour les MRC de Joliette et de Matawinie entre 1996 et 2026*, 1 page.

**DA10** MINISTÈRE DES TRANSPORTS et TECSULT. *Présentation des projets faite lors de la première partie de l'audience publique*, mai 2007, 42 acétates.

**DA11** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Allocution du ministre des Transports du Québec à l'occasion de la conférence de presse annonçant le plan stratégique d'intervention sur la route 131 entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Michel-des-Saints*, 13 février 1998, 7 pages et annexes.

**DA12** MINISTÈRE DES TRANSPORTS et TECSULT. *Carte concernant le zonage municipal et la gestion de l'urbanisation sur le projet de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois*, octobre 2003.

**DA13** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Inventaire hydrogéologique du projet de contournement de Saint-Félix-de-Valois*, 15 février 1999, 10 pages et annexes.

**DA14** ENVIRAM INC. *Dossier de positionnement et d'argumentation concernant les impacts de la voie de contournement de la route 131 à Saint-Félix-de-Valois*, octobre 2000, 22 pages et annexes.

**DA15** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Échéanciers techniques et estimations des coûts*, 3 pages.

**DA16** TECSULT. *Présentation des impacts du projet sur l'activité économique*, 18 pages.

**DA17** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Exemple animé du fonctionnement d'un carrefour giratoire*. (Disponible uniquement sur Internet.)
[En ligne : www.mtq.gouv.qc.ca/fr/reseau/carrefours.asp]

**DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 131, élargissement à quatre voies. Corridor d'interdiction d'affichage*, 1 page.

**DA19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Route 131, voie de contournement de Saint-Félix-de-Valois. Corridor d'interdiction d'affichage*, 1 page.

**DA20** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Actualisation des données de sécurité*, 2004 à 2006, 4 pages.

**DA21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Projets d'imperméabilisation au MTQ*, 29 pages.

**DA22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Évolution récente de la circulation*, 22 pages.

**DA23** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question sur la variation annuelle du débit de camionnage entre les mois de juillet et août*, 1 page.

**DA24** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Circulation et sécurité*, mai 2007, 12 pages.

**DA25** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Documentation relative à l'intersection de la route 131 et de la rue Principale à Notre-Dame-de-Lourdes.*

**DA25.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rencontre avec le conseil municipal le 16 mai 2006*, document préparatoire, 11 mai 2006, 2 pages.

**DA25.2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rencontre avec le conseil municipal le 16 mai 2006*, bilan de la rencontre, 17 mai 2006, 2 pages.

**DA25.3** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Étude de sécurité*, 12 février 2004, 2 pages.

**DA25.4** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Distribution des vitesses, route 131 et rue Principale à Notre-Dame-de-Lourdes (Approche nord) (Approche sud)*, 2 pages.

**DA25.5** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Moyenne mobile 3 ans, route 131 et rue Principale à Notre-Dame-de-Lourdes*, 2 pages.

**DA26** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Implantation temporaire d'une VVG2S à Notre-Dame-de-Lourdes*, 10 pages.

**DA27** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Programme de suivi de la qualité de l'eau potable*, 9 pages.

**DA28** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question relative à la mise en service de la route de déviation de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois*, 1 page.

**DA29** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question sur la méthode de détermination du temps de traversée aux intersections pour les piétons*, 7 juin 2007, 2 pages.

**DA30** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Mise à jour des bâtiments lot 196-2*, 7 juin 2007, plan.

**DA31** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Superficie acquise – Camping Sentinelle*, révisé le 7 juin 2007, plan.

**DA32** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Carrefour giratoire*, juin 2007, 1 page.

**DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Échangeur nord (rang du Portage)*, juin 2007, 1 page.

**DA34** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Échangeur nord (rang du Portage – route 131)*, juin 2007, 1 page.

**DA35** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Raccordement sud – chemin Barrette*, juin 2007, 1 page.

**DA36** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Raccordement sud – vers Joliette*, juin 2007, 1 page.

**DA37** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Rang Sainte-Marie*, juin 2007, 1 page.

**DA38** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Viaduc rang Sainte-Marie*, juin 2007, 1 page.

**DA39** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Viaducs chemin de la Ligne-Frédéric et voie ferrée*, juin 2007, 1 page.

**DA40** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question sur la comparaison des taux critiques à Notre-Dame-des-Prairies et Notre-Dame-de-Lourdes pour les sections des différentes configurations*, 1 page.

**DA41** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question sur l'influence des projets sur la gravité des accidents*, 1 page.

**DA42** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse à la question concernant les données sur la sécurité de l'intersection du rang Sainte-Rose avant et après l'installation des feux de circulation*, 1 page.

### Par les personnes-ressources

**DB1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *État d'avancement des travaux en vue d'une politique sur les milieux humides*, 2 pages et annexe.

**DB2** GENDRON LEFEBVRE INC. *Plan d'urbanisme de la ville de Notre-Dame-des-Prairies*, novembre 1991, 50 pages et cartes.

**DB3** VILLE DE NOTRE-DAME-DES-PRAIRIES. *Règlement de zonage 300-C-1990 de la Ville de Notre-Dame-des-Prairies*, 10 juillet 1990, 178 pages et annexes.

**DB4** VILLE DE NOTRE-DAME-DES-PRAIRIES. *Extraits du plan d'urbanisme et des sections du Règlement de zonage 300-C-1990 applicables à la section nord de la route 131 (Notre-Dame-des-Prairies)*, pagination diverse.

**DB5** MRC DE MATAWINIE. *Règlement de contrôle intérimaire numéro 99-2003-1*, 38 pages et annexes.

**DB5.1** MRC DE MATAWINIE. *Entrée en vigueur des règlements de modification de contrôle intérimaire de la MRC de Matawinie*, 1 page.

**DB5.2** MRC DE MATAWINIE. *Résolution n° CM-114-2004 concernant le* Règlement de modification du Règlement de contrôle intérimaire de la MRC comprenant des dispositions applicables aux municipalités de Rawdon, de Saint-Jean-de-Matha et de Saint-Donat, 12 mai 2004, 2 pages.

**DB5.3** MRC DE MATAWINIE. *Résolution n° CM-122-2004 concernant l'adoption d'un projet de règlement de contrôle intérimaire applicable au territoire de Saint-Donat*, 14 juillet 2004, 2 pages.

**DB5.4** MRC DE MATAWINIE. *Résolution n° CM-213-2005 concernant l'adoption d'un règlement de modification du règlement de contrôle intérimaire de la MRC*, 14 décembre 2005, 2 pages.

**DB5.5** MRC DE MATAWINIE. *Résolution n° CM-257-2006 concernant le suivi du règlement de modification du règlement de contrôle intérimaire de la MRC*, 13 décembre 2006, 2 pages.

**DB6** MRC DE MATAWINIE. *Schéma d'aménagement de la MRC de Matawinie*, 26 mai 1988, 435 pages et annexes.

**DB6.1** MRC DE MATAWINIE. *Extrait du schéma d'aménagement de la MRC de Matawinie*, pagination diverse et carte.

**DB7** MRC DE MATAWINIE. *Schéma d'aménagement de la MRC de Matawinie révisé – Second projet*, 618 pages.

**DB7.1** MRC DE MATAWINIE. *Extrait du schéma d'aménagement de la MRC de Matawinie révisé – Second projet*, pagination diverse et cartes.

**DB8** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Caractérisation et impacts sommaires sur le milieu forestier*, 14 mai 2007, 5 pages.

**DB9** MRC DE JOLIETTE. *Version refondue du schéma d'aménagement de la MRC de Joliette*, 10 décembre 1987, 131 pages et annexe.

**DB9.1** MRC DE JOLIETTE. *Extrait de la version refondue du schéma d'aménagement de la MRC de Joliette*, pagination diverse et cartes.

**DB10** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Règlement de zonage n° 05-1992*, 10 décembre 1987, pagination diverse.

**DB10.1** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Plan de zonage*, 3 cartes.

**DB11** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Projet de règlement n° 04-1994 ayant pour effet de modifier le règlement de zonage de sorte que soit abrogée et remplacée la définition du mot « industrie artisanale » telle que déterminée à l'intérieur du schéma d'aménagement de la MRC de Joliette*, 8 juillet 1994, 2 pages et annexe.

**DB12** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Règlement n° 06-1994 ayant pour effet de modifier le règlement de zonage de sorte que la grille des usages et des normes applicables à la zone AR-10 soit modifiée au niveau de la superficie maximale du bâtiment principal*, 19 janvier 1994, 1 page et annexe.

**DB13** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Règlement n° 01-2001 modifiant le règlement de zonage n° 5-1992 et ses amendements de façon à permettre les panneaux-réclames le long de la route 131*, 7 mai 2001, 1 page.

**DB14** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Règlement n° 05-2002 modifiant le règlement de zonage n° 05-1992 relativement aux usages permis dans la zone R-18 et la création des nouvelles zones R-19 et R-19-1*, 3 septembre 2002, 2 pages et annexes.

**DB15** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Règlement n° 07-2003 modifiant le règlement de zonage n° 05-1992, tel qu'amendé, en vue de modifier l'article 8.12 intitulé « entreposage » de manière à permettre, conditionnellement à certaines normes, l'entreposage en marge avant*, 6 octobre 2003, 2 pages.

**DB16** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Règlement n° 29-2005 modifiant le règlement de zonage n° 05-1992, tel qu'amendé, en vue de modifier la grille des usages et des normes afin de changer le nombre de logements maximum permis pour un bâtiment principal résidentiel situé à l'intérieur de la zone R-18 du plan de zonage*, 11 mai 2005, 2 pages et annexe.

**DB17** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Copies de résolutions du conseil municipal concernant la voie de contournement*, de 1999 à 2002, pagination diverse.

**DB18** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Rapport des sessions d'information sur la voie de contournement de la municipalité*, juillet 2002, pagination diverse.

**DB19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS et LEROUX, BEAUDOIN, HURENS & ASSOCIÉS. *Impact du contournement de Saint-Félix-de-Valois via la route 131 sur l'approvisionnement en eau potable de la municipalité*, novembre 2003, 8 pages et annexes.

**DB20** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Projet de tracé de rues, affectations et densités d'occupation*, carte.

**DB21** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Plans des mesures d'urgence de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois*, mai 2007, 17 pages.

**DB22** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Document ayant été préparé en vue de la rencontre du 11 mars 2003 avec M. Jacques Baril, ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime et ministre responsable de la région du Centre-du-Québec*, pagination diverse.

**DB23** WISCONSIN DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. *The economic highway bypasses on community – Summary*, janvier 1998, 19 pages.

**DB24** Margaret COLLINS et Glen WEISBROD. *Economic impact of freeway bypass routes in medium size cities*, septembre 2000, 16 pages.

**DB25** Glen WEISBROD. *Highway bypasses of small communities: Review of fondongs on their economic impacts*, novembre 2001, 4 pages.

**DB26** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Copies de résolutions et documents concernant l'élargissement de la route 131 au niveau de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes*, pagination diverse.

**DB27** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Plan de mesures d'urgence de la municipalité*, février 2006, pagination diverse.

**DB28** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Organisation municipale de sécurité civile de la municipalité*, pagination diverse.

**DB29** URBEN. *Grandes orientations et grandes affectations du* Plan d'urbanisme de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes, 5 septembre 1989, 6 pages.

**DB30** MRC DE JOLIETTE. *Résolution n° 69-05-2006 concernant la demande d'appui de la municipalité de Notre-Dame-de-Lourdes pour une modification du projet d'élargissement de la route 131*, 3 pages.

**DB31** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DES RÉGIONS. *Contenus techniques demandés par le ministère aux MRC pour le traitement du dossier relatif à la gestion de l'urbanisation dans les schémas d'aménagement*, 4 pages.

**DB32** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement*, 1994, 70 pages.

**DB32.1** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES. *Document complémentaire*, 1995, 31 pages.

**DB33** LEROUX, BEAUDOLIN, HURENS & ASSOCIÉS. *Étude hydrogéologique de la source d'approvisionnement en eau potable*, septembre 2000, 11 pages, annexes et cartes.

**DB33.1** LEROUX, BEAUDOLIN, HURENS & ASSOCIÉS. *Recherche en eau souterraine – Rapport des aires bactériologique, virologique et d'alimentation*, juin 2005, 5 pages, annexes et cartes.

**DB34** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Projet de périmètre urbain*, carte.

**DB35** MUNICIPALITÉ DE NOTRE-DAME-DE-LOURDES. *Descriptions techniques du dossier « hameaux déstructurés »*, 17 mai 2007, 6 pages et cartes.

**DB36** CORPORATION MUNICIPALE DE LA PAROISSE DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS et MRC DE MATAWINIE. *Plan d'urbanisme*, mai 1990, 103 pages et cartes.

**DB37** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Règlement de zonage n° 574-96 et amendements*, 14 mai 1997, 127 pages, annexes et cartes.

**DB38** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Règlement de lotissement n° 575-96*, 19 mars 1997, 15 pages et annexe.

**DB39** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Règlement de construction n° 576-96*, 19 mars 1997, 11 pages.

**DB40** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Règlement n° 139-2005 sur les permis et certificats*, 24 mai 2005, 22 pages.

**DB41** André VÉZINA. *Les haies brise-vent*, notes de cours, ITA campus de La Pocatière, janvier 2000, 28 pages.

**DB42** MRC DE MATAWINIE. *Documentation et commentaires*, 30 mai 2007, 3 pages.

**DB42.1** MRC DE MATAWINIE. *Extrait du procès-verbal de l'assemblée de la MRC de Matawinie tenue le 14 mai 2003*, p. 101.

**DB42.2** MRC DE MATAWINIE. *Sommaire du rôle d'évaluation foncière de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois*, 1er janvier 2007, 3 pages.

**DB42.3** MRC DE MATAWINIE. *Population permanente et saisonnière (estimée) pour l'ensemble des municipalités et localités de la Matawinie (2002 et 2007)*, 2 pages.

**DB43** François DUFAUX et Patrick MARMEN. *Étude de caractérisation patrimoniale de Saint-Félix-de-Valois*, non paginé.

**DB44** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Information sur le délai d'intervention actuel pour un incendie ou un accident et celui projeté dans les cas de l'élargissement et de contournement de la route 131*, juillet 2007, 1 page.

## Les demandes d'information de la commission

**DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur*, 23 mai 2007, 2 pages.

**DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs concernant les mares forestières*, 23 mai 2007, 2 pages.

**DQ2.1** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Réponses aux questions du document DQ2*, 1er juin 2007, 4 pages.

**DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées au promoteur*, 19 juin 2007, 2 pages.

**DQ3.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponses aux questions du document DQ3*, 1 page.

**DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions complémentaires adressées à la municipalité de Saint-Félix-de-Valois*, 19 juin 2007, 1 page.

**DQ4.1** MUNICIPALITÉ DE SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS. *Réponses aux questions du document DQ4*, juin 2007, 4 pages.

## Les transcriptions

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projets d'élargissement de la route 131 entre Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Félix-de-Valois et de contournement à Saint-Félix-de-Valois*.

**DT1** Séance tenue le 15 mai 2007 en soirée à Notre-Dame-de-Lourdes, 110 pages.

**DT2** Séance tenue le 16 mai 2007 en après-midi à Notre-Dame-de-Lourdes, 110 pages.

**DT3** Séance tenue le 16 mai 2007 en soirée à Notre-Dame-de-Lourdes, 165 pages.

**DT4** Séance tenue le 17 mai 2007 en après-midi à Notre-Dame-de-Lourdes, 89 pages.

**DT5** Séance tenue le 17 mai 2007 en soirée à Notre-Dame-de-Lourdes, 119 pages.

**DT6** Séance tenue le 12 juin 2007 en soirée à Notre-Dame-de-Lourdes, 71 pages.

**DT7** Séance tenue le 13 juin 2007 en soirée à Notre-Dame-de-Lourdes, 59 pages.